

**PERIZINAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG
*NON-AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK***

(Skripsi)

Oleh

**STEVAN SANTIAGO RAWIS
NPM 2112011410**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

PERIZINAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG *NON-AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK*

Oleh

STEVAN SANTIAGO RAWIS

Perizinan impor kendaraan bermotor penumpang *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek* merupakan hal yang penting bagi importir dalam menjalankan kegiatan usahanya. Melalui reformasi regulasi izin usaha termasuk impor yang telah dilakukan pemerintah Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko yang bertujuan meningkatkan efisiensi, transparansi, terintegrasi sistem, serta mekanisme fiktif-positif. Berdasarkan tujuan reformasi regulasi izin usaha termasuk impor yang telah ditetapkan, dampak nyata terhadap impor kendaraan bermotor sangat ditentukan sejauh mana regulasi teknis turunannya berperan sesuai dengan reformasi regulasi izin ini.

Permasalahan dalam skripsi ini adalah: (1) Bagaimanakah prosedur perizinan dalam usaha impor kendaraan bermotor penumpang *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek*? dan (2) Bagaimana koordinasi antar instansi dalam perizinan impor kendaraan bermotor penumpang *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek*? Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan mendalami peraturan hukum yang berlaku dan mendalami implementasi di lapangan. Data yang digunakan yaitu sumber data primer melalui wawancara kepada pelaku usaha, Kepala Biro Hukum Sekjen Kementerian Perdagangan, Direktur Industri Maritim Alat Transportasi dan Alat Pertahanan, Kepala Seksi Impor IV Direktorat Teknis Kepabeanan, Kepala Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, dan Kasi Registrasi dan Identifikasi serta sumber data sekunder berdasarkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan serta kepustakan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Prosedur perizinan usaha ini melibatkan beberapa instansi pemerintah yang berwenang berdasarkan syarat serta prosedur teknis turunan, namun masih terdapat ketidaksederhanaan dalam sistem reformasi perizinan ini dan (2) Koordinasi antar instansi pada implementasinya masih terdapatnya tumpang tindih kebijakan hukum dan ketidakharmonisan prinsip koordinasi antar instansi.

Kata Kunci: Perizinan, impor, kendaraan *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek*, prosedur, koordinasi.

ABSTRACT

NON-SOLE AGENT PASSENGER MOTOR VEHICLE IMPORT LICENSING

By

STEVAN SANTIAGO RAWIS

Non-sole agent passenger motor vehicle import licensing is an essential aspect for importers in conducting their business activities. Through the regulatory reform of business licensing, including import permits, the Government of Indonesia has introduced Government Regulation of the Republic of Indonesia Number 28 of 2025 concerning the Implementation of Risk-Based Business Licensing, which aims to enhance efficiency, transparency, system integration, and the implementation of a positive-fictitious mechanism. In accordance with the objectives of the regulatory reform on business licensing, including importation, the actual impact on motor vehicle imports largely depends on the extent to which the derivative technical regulations function in alignment with the spirit of this reform.

The problems examined in this thesis are: (1) What is the licensing procedure for importing passenger motor vehicles by non-sole brand holder agents (Non-ATPM)? And (2) How do government agencies coordinate in the licensing process for such imports? This study uses an empirical juridical method, focusing on the analysis of relevant legal regulations and their practical implementation. The data were collected from primary sources, including interviews with business actors, the Head of the Legal Bureau at the Ministry of Trade, the Director of IMATAP, the Head of Import Section IV at the Directorate of Customs Technical Affairs, the Head of the Roadworthiness Testing and Vehicle Certification Center, and the Director of Vehicle Registration and Identification. Secondary data were also used to support the analysis.

The research findings indicate that: (1) The licensing procedure for vehicle import businesses involves several authorized government agencies based on derivative technical requirements and procedures; however, the licensing reform system still lacks simplicity; and (2) In practice, inter-agency coordination among competent authorities remains hindered by overlapping legal policies and the absence of harmonized coordination principles among institutions.

Keywords: Licensing, import, Non-Sole Agent motor vehicles, procedures, coordination.

**PERIZINAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG
NON-AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK**

Oleh

STEVAN SANTIAGO RAWIS

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Administrasi Negara
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

Judul Skripsi

: **PERIZINAN IMPOR KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG NON-AGEN
TUNGGAL PEMEGANG MEREK**

Nama Mahasiswa

: **Stevan Santiago Rawis**

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2112011410

Bagian

: Hukum Administrasi Negara

Fakultas

: Hukum



 **Nurmayani, S.H., M.H.**
NIP. 196112191988032002

 **Fathoni, S.H.,M.H.**
NIP. 198208262014041001

Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara



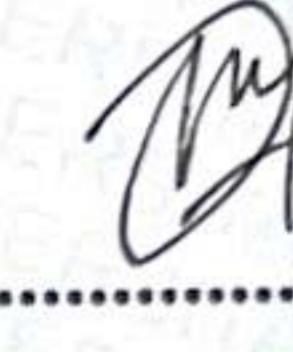
Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H.
NIP. 198403212006042001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua

: Nurmayani, S.H., M.H.


.....

Sekretaris/ Anggota

: Fathoni, S.H., M.H.


.....

Penguji
Bukan Pembimbing

: Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H.


.....



2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakih, S.H., M.S.

NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 26 November 2025

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : STEVAN SANTIAGO RAWIS

Npm : 2112011410

Bagian : Hukum Administrasi Negara

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“PERIZIAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG NON-AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK”** benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 39 Peraturan Rektor Universitas Lampung Nomor 19 tahun 2020 tentang Peraturan Akademik.

Bandar Lampung, 26 November 2025

Penulis



**Stevan Santiago Rawis
NPM 2112011410**

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Stevan Santiago Rawis, lahir di Kota Jakarta, Provinsi DKI Jakarta pada tanggal 15 Februari 2003. Penulis merupakan anak tunggal dari pasangan Bapak Ferry Octavianus Rawis dan Ibu Santi Susanna Barus. Penulis mengawali pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) di TK Kristen Ketapang III yang diselesaikan pada tahun 2008, lalu melanjutkan Sekolah Dasar (SD) di SD Kristen Penabur Kota Wisata yang diselesaikan pada tahun 2015, kemudian melanjutkan Sekolah Menengah Pertama (SMP) di SMP Negeri 155 Jakarta Selatan tahun 2015 dan menyelesaikan pendidikan SMP di SMP Negeri 233 Jakarta Timur tahun 2015-2018, lalu melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Pelita Nusantara Bandung 2018-2019 dan menyelesaikan pendidikan SMA di SMA Negeri 16 Bekasi pada tahun 2021. Penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung pada tahun 2021 melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN). Selama menjadi mahasiswa penulis aktif di organisasi mahasiswa Model United Nation sebagai anggota *Public Relation* periode 2023-2024 dan Forum Mahasiswa Hukum Kristen sebagai anggota Bidang Advokasi periode 2023. Penulis juga mengikuti kegiatan akademik Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada tahun 2024 selama 40 hari di desa Pematang, Kecamatan Kalianda, Kabupaten Lampung Selatan. Penulis menyelesaikan skripsi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

MOTTO

”Hendaklah keadilan bergulung-gulung seperti air dan kebenaran seperti sungai yang selalu mengalir.”

(Amos 5:24)

”Administrasi yang efektif adalah tentang melakukan hal yang benar, sedangkan manajemen adalah tentang melakukan hal yang benar.”

(Peter Drucker)

PERSEMBAHAN

Segala Puji dan Syukur kepada Tuhan Yesus Kristus Atas berkat, karunia, serta kemurahan-Nya yang telah diberikan kepada saya dan dengan segala ketulusan dan kerendahan hati Kupersembahkan skripsi ini kepada:

Kedua Orangtuaku Terkasih,

Ferry Octavianus Rawis dan Santi Susanna Barus

Terima kasih atas segala perjuangan yang telah diperjuangkan demi anakmu hingga saat ini yang tak kenal lelah, kasih sayang, bimbingan, dukungan, semangat, serta saling menguatkan dalam keadaan apapun, semoga kita dapat mencapai apa yang telah kita cita-citakan, dan menuntaskan apa yang telah kita mulai.

Rekan-Rekan Sejawat

Terima kasih atas segala dukungan, bantuan, saran, dampingan, serta motivasi yang telah diberikan kepada saya baik suka maupun duka.

Almamaterku Universitas Lampung

Terima kasih atas segala proses yang telah mengajarkan saya berbagai alur hidup dalam menjalankan studi di kampus ini serta menjadidikan jejak hidup yang tak terlupakan.

SANWACANA

Segala puji dan syukur penulis ucapkan atas hadirat Tuhan Yang Maha Esa. Hanya dengan kehendak-Nya serta berkat-Nya penulis dapat menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul **“PERIZINAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG NON-AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung di bawah bimbingan dari dosen pembimbing serta atas bantuan dari berbagai pihak lain. Penyelesaian penelitian ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Nurmayani, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing I yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi di tengah kesibukannya meluangkan waktu untuk mencerahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, dukungan, semangat, saran, arahan, dan berbagai kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini.
2. Bapak Fathoni, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi di tengah kesibukannya meluangkan waktu untuk mencerahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, dukungan, semangat, saran, arahan, dan berbagai kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini.
3. Ibu Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung dan Dosen Pembahas I. Terimakasih telah memberikan masukan, kritik, dan saran yang sangat membangun dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Agung Budi Prastyo, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung dan Dosen Pembahas II, yang telah memberikan masukan, kritik, dan saran yang sangat membangun dalam penulisan skripsi ini.

5. Bapak Dr. Muhammad Fakih, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya dosen bagian Hukum Administrasi Negara yang telah memberikan banyak ilmu pengetahuan yang bermanfaat serta dengan senang hati membina dan membuka jalan kepada penulis untuk mendalami Ilmu Hukum selama menempuh perkuliahan.
7. Seluruh karyawan yang bertugas di Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya Bagian Hukum Administrasi Negara, yang telah membantu secara teknis maupun administratif kepada penulis selama menyelesaikan studi.
8. Bapak Pdt. Antonius Toni, S.Th., M.Th. selaku pengusaha dan mediator kepada instansi-instansi yang berwenang dalam kegiatan usaha impor kendaraan bermotor serta membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.
9. Ibu Rifah Ariny, S.H., Msi. selaku Kepala Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perdagangan mewakili Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri yang telah membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.
10. Bapak Mahardi Tunggul Wicaksono, B.Eng., M.Eng. selaku Direktur Industri Maritim, Alat Transportasi, dan Alat Pertahanan yang telah membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.
11. Bapak Muh. Luthfi sebagai Kepala Seksi Impor IV Direktorat Teknis Kepabeanan selaku mediator Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang telah membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.
12. Bapak Iman Sukandar, A.MTrD., S.SiT., M.T. selaku Kepala Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor yang telah membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.
13. Bapak Komisaris Polisi Akasa Rambing, S.H., S.I.K., M.H. selaku Kasi STNK Subdit Regident Dirlantas Polda Metro Jaya yang telah membantu penelitian hingga dapat memperoleh data dalam penyusunan skripsi ini.

14. Kepada kedua orang tua terkasih ayah dan ibu, terima kasih atas segala perjuangan yang telah diperjuangkan demi anakmu hingga saat ini, serta menyemangatiku di saat suka maupun duka, mendidikku dan mengajarkan arti perjuangan dan kehidupan sampai sekarang aku bisa menyandang gelar S1.
15. Terima kasih kepada rekan-rekanku Ryan Petric R. Siagian, Rieke Honey Debora Br. Sitompul, Yohanes Teguh Mamahit Sihotang, Daniel Ray Sitorus, Rubel Johanes Nababan, Yohanes Lumban Tobing, Fiqih Hakim Oktamadhani, dan M. Bima Randi Utama Putra yang telah menemani, memberikan semangat, serta bertukar fikiran dalam setiap proses penyusunan penelitian ini.
16. Terima kasih kepada teman-temanku baik yang dekat maupun yang jauh disana, yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu atas kebersamaan, dukungan, dan masukan yang sangat berarti dalam menjalani masa pendidikanku di universitas.
17. Almamaterku beserta Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2021 “Viva Justicia”.
18. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini, terimakasih atas semua bantuan, dukungan, dan doa yang telah diberikan;

Semoga Tuhan senantiasa membalas jasa dan kebaikan yang telah diberikan kepada saya. Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini karena keterbatasan dan pengetahuan yang penulis miliki. Maka dari itu, kritik, saran, dan masukan yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Bandar Lampung, 26 November 2025

Stevan Santiago Rawis

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAKii
ABSTRACTiii
LEMBAR MENYETUJUIv
LEMBAR MENGESEHKANvi
LEMBAR PERNYATAANvii
RIWAYAT HIDUPviii
MOTTOix
PERSEMBAHAN.....	.x
SANWACANAxi
DAFTAR ISI.....	.xiv
DAFTAR GAMBAR.....	.xvii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Ruang Lingkup.....	3
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Kegunaan Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Kewenangan	5
2.2 Perizinan.....	9
2.2.1 Pengertian Perizinan	9
2.2.2 Fungsi dan Tujuan Perizinan	10
2.2.3 Subjek dan Objek Perizinan.....	12
2.2.4 Aspek Yuridis dan Dasar Hukum Perizinan	12
2.3 Impor	24
2.3.1 Pengertian Impor.....	24
2.3.2 Syarat-Syarat Impor	25
2.3.3 Larangan dan Batasan Impor	26
2.4 Kendaraan Bermotor Penumpang	28
2.4.1 Pengertian Kendaraan Bermotor Penumpang.....	28
2.4.2 Jenis-Jenis Kendaraan Bermotor Penumpang.....	29
2.5 Agen Tunggal Pemegang Merek.....	30

2.5.1 Pengertian Agen Tnggal Pemegang Merek	30
2.5.2 Dasar dan Prosedur Hukum	32
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Masalah.....	40
3.1.1 Pendekatan Yuridis Normatif	40
3.1.2 Pendekatan Yuridis Empiris	40
3.2 Sumber Data.....	41
3.2.1 Data Primer	41
3.2.2 Data Sekunder.....	41
3.3 Prosedur Pengumpulan Data	43
3.4 Pengolahan Data.....	43
3.5 Analisis Data	43
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum	45
4.1.1 Gambaran Umum Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non Agen Tunggal Pemegang Merek.....	45
4.1.2 Gambaran Umum Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri	47
4.1.2.1 Struktur Organisasi.....	48
4.1.2.2 Tugas dan Fungsi.....	48
4.1.3 Gambaran Umum Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika	48
4.1.3.1 Struktur Organisasi.....	49
4.1.3.2 Tugas dan Fungsi.....	50
4.1.4 Gambaran Umum Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.....	50
4.1.4.1 Struktur Organisasi.....	51
4.1.4.2 Tugas dan Fungsi.....	51
4.1.5 Gambaran Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	52
4.1.5.1 Struktur Organisasi.....	52
4.1.5.2 Tugas dan Fungsi.....	53
4.1.6 Gambaran Umum Direktorat Registrasi dan Identifikasi Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia	53
4.1.6.1 Struktur Organisasi.....	54
4.1.6.2 Tugas dan Fungsi.....	54
4.2 Prosedur Perizinan Usaha Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek	55
4.3 Koordinasi Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek	69

BAB V PENUTUP

5.1 Simpulan.....	73
5.2 Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA.....	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Bagan Alur Instansi Berwenang.....	47
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri.....	48
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika	49
Gambar 4.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai	51
Gambar 4.5 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	52
Gambar 4.6 Struktur Organisasi Direktorat Registrasi dan Identifikasi Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia	54
Gambar 4.7 Bagan Alur Prosedur Perizinan Usaha Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek	56

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Perhitungan BM dan PDRI	81
Lampiran II Format Formulir A Lampiran Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe Dan Varian Kendaraan Bermotor	82
Lampiran III Format Formulir B Lampiran Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe Dan Varian Kendaraan Bermotor	83
Lampiran IV Format Formulir C Lampiran Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe Dan Varian Kendaraan Bermotor	83

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Impor merupakan suatu hal yang penting bagi negara untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang tidak dapat dipenuhi negaranya sendiri seperti karena keterbatasan sumber daya yang ada di dalam negeri, untuk memperoleh dan mengadopsi teknologi yang modern, serta membantu memperoleh bahan baku untuk keperluan produksi.¹ Pada dasarnya konsumen dapat membeli kendaraan bermotor penumpang melalui perusahaan nasional yang ditunjuk oleh manufaktur Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM), tetapi dikarenakan keterbatasan kendaraan yang dijual, oleh karena itu kehadiran importir umum sebagai perusahaan *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek (Non-ATPM)* yang mendatangkan kendaraan bermotor dari luar negeri untuk dijual ke dalam pasar domestik menjadi opsi pilihan. Impor mobil dalam keadaan utuh *Completely-Built Up (CBU)* dilakukan bertujuan untuk memenuhi selera pasar dengan model yang tidak diproduksi di dalam negeri.²

Sebagai importir kendaraan bermotor penumpang non-ATPM, terdapat aturan dan kebijakan yang harus diikuti dalam proses impor. Pemerintah Indonesia dalam memainkan perannya terus melakukan reformasi regulasi izin usaha termasuk impor melalui Peraturan Pemerintah Nomor Republik Indonesia 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko yang bertujuan meningkatkan efisiensi, transparansi, dan kepatuhan dalam perizinan berusaha dengan integrasi sistem *Online System Submission (OSS)*, mekanisme fiktif positif, dan sistem

¹ Sukirno Sadono, *Makroekonomi Teori Pengantar*, (Jakarta, Penerbit Rajawali Pers, 2015) Hlm 203

² Gaikindo.or.id, *Impor Mobil CBU ke Indonesia Januari-September 2023*,

<https://www.gaikindo.or.id/impor-mobil-cbu-ke-indonesia-januari-september-2023/> (Diakses pada Rabu, 18 Juni 2025 pukul 13.25 WIB)

pengawasan yang lebih baik. Meskipun peraturan pemerintah tersebut menjanjikan peningkatan efisiensi dan transparansi, dampak nyata terhadap impor kendaraan bermotor sangat ditentukan oleh sejauh mana regulasi teknis turunannya.

Berkaitan dengan ketentuan serta prosedur-prosedur teknis turunan impor kendaraan bermotor yang telah ditetapkan, terdapat dalam Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2025 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor, Peraturan Pemerintah Republik Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2021 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 202/ PMK.04/ 2019 tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai Berupa Kendaraan Bermotor dalam Bentuk Jadi (*Completely Built Up*), peraturan Bea masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI), serta Peraturan Polisi Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Perizinan dalam hal ini berfungsi sebagai kontrol arus barang, melindungi konsumen, dan memastikan barang tersebut memenuhi standar yang berlaku.³ Izin tidak hanya sebatas legalitas yang diatur oleh pemerintah sebagai pengendalian terhadap suatu kegiatan usaha, dalam hal ini juga izin memberikan kepastian hukum dalam melindungi hak-hak pengusaha dan konsumen. Pemerintah dalam merancang dan menerapkan izin atas barang yang masuk ke dalam wilayah kepabeanan juga berkontribusi terhadap pajak dan bea masuk yang bertujuan untuk pembangunan nasional serta melindungi pasar industri otomotif domestik agar tetap berimbang.

Berdasarkan konteks perizinan dan proses impor kendaraan bermotor penumpang non-ATPM, keterkaitan beberapa instansi pemerintah menjadi sangat krusial. Keterkaitan dan koordinasi antar instansi ini menjadi faktor penentu dalam kelancaran proses

³ Joni dan Diyah, *Hukum Perizinan*, (Semarang, Penerbit Yayasan Prima Agus Teknik bekerja sama dengan Universitas Sains & Teknologi Komputer, 2024) Hlm 1 dan 35

perizinan impor kendaraan bermotor penumpang non-ATPM. Peneliti dalam melaksanakan penelitian ini memfokuskan pada analisis prosedur dan koordinasi antar instansi dalam izin impor kendaraan bermotor non-ATPM. Menurut latar belakang yang telah diuraikan oleh peneliti, maka penelitian terhadap perizinan impor kendaraan bermotor penumpang non-ATPM akan sangat menarik untuk diteliti.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimanakah prosedur perizinan dalam usaha Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen unggal Pemegang Merek?
2. Bagaimana koordinasi antar instansi dalam Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang *Non-Agen* Tunggal Pemegang Merek?

1.3 Ruang Lingkup

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti meneliti “Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang *Non-ATPM* (*Agen Tunggal Pemegang Merek*)”. Ada pun ruang lingkup mengenai instansi-instansi yang berperan dan berwenang, koordinasi dan sinkronisasi antar, serta implementasi peraturan ketentuan perundang-undagan terkait pengawasan terhadap kegiatan izin usaha pengimporan kendaraan bermotor penumpang.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dipaparkan maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui prosedur-prosedur apa saja yang dibutuhkan dalam kegiatan usaha Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek dalam Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang *Non-Agen* Tunggal Pemegang Merek.

2. Untuk menganalisis koordinasi antar instansi serta sinkronisasi terhadap efektivitas peraturan-peraturan dan ketentuan hukum dalam melaksanakan kepatuhan usaha Impor Kendaraan Bermotor Penumpang *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek*.

1.5 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan teoritis

Secara teoritis dalam hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai acuan pada bidang keilmuan Hukum Administrasi Negara khususnya pada Hukum Perizinan serta Hukum Pajak mengenai perizinan usaha impor kendaraan bermotor penumpang *non-ATPM*.

2. Kegunaan praktis

Kegunaan praktis penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk Penulis

Pada penelitian ini bertujuan sebagai penambah wawasan tentang perizinan impor kendaraan bermotor penumpang.

- b. Untuk Masyarakat

Pada penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk masyarakat umum bagaimana suatu peraturan dan proses perizinan impor kendaraan bermotor penumpang.

- c. Untuk Pemerintah

Pada penelitian ini diharapkan untuk memberikan masukan dan rekomendasi peningkatan efektivitas, transparansi, dan sinkronisasi regulasi serta koordinasi antar instansi dalam perizinan impor kendaraan bermotor penumpang *non-ATPM*.

- d. Untuk Pelaku Usaha Importir Umum Kendaraan Bermotor *Non-ATPM*

Pada penelitian ini diharapkan untuk dapat memberikan pemahaman yang lebih jelas mengenai aspek hukum dan administratif perizinan, serta membantu mengidentifikasi potensi kendala.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kewenangan

Kewenangan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat didefinisikan sebagai kekuasaan untuk membuat keputusan, memerintah, dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain. Berdasarkan Pasal 1 ayat (5) dan (6) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan terdapat pengertian wewenang dan kewenangan yang telah diatur. Pada Pasal 1 angka 5 menyatakan bahwa wewenang adalah hak yang dimiliki oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk mengambil keputusan dan/atau tindakan dalam penyelenggaraan pemerintah. Pada Pasal 1 angka 6 kewenangan pemerintah yang selanjutnya disebut kewenangan adalah kekuasaan badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk bertindak dalam ranah publik.

Prajudi Atmosudirjo dalam mendefinisikan kewenangan yaitu kekuasaan formal yang berasal dari kekuasaan legislatif diberi oleh undang-undang atau kekuasaan eksekutif yang mencakup kekuasaan terhadap kelompok tertentu atau bidang pemerintahan tertentu yang bulat.⁴

Menurut Philipus M. Hadjon mengatakan bahwa kewenangan adalah salah satu unsur esensial dari suatu negara, menurutnya, kewenangan merupakan hal yang sama dengan

⁴ Prajudi Atmosudirjo, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta, Penerbit Ghilia Indonesia, 1998) Hlm. 76

wewenang sebagai landasan dan syarat sah dari tindakan hukum yang dilakukan pemerintah⁵.

Pada proses terkait dengan penyelenggaran pemerintahan, hak mengandung pengertian kekuasaan untuk mengatur sendiri dan mengelola sendiri, sedangkan kewajiban berarti kekuasaan untuk menyelenggarakan pemerintahan sebagaimana mestinya. Substansi dari wewenang pemerintahan adalah kemampuan untuk melakukan tindakan atau perbuatan hukum pemerintahan.⁶ Pada dasarnya wewenang pemerintahan dapat dijabarkan ke dalam dua pengertian dalam arti sempit dan dalam arti luas, yakni dalam arti sempit sebagai hak untuk menjalankan suatu urusan pemerintahan dan dalam arti luas sebagai hak untuk dapat secara nyata mempengaruhi keputusan yang akan diambil oleh instansi pemerintah lainnya.⁷

Konsep wewenang pada pemerintahan tidak hanya wewenang membuat keputusan tetapi mencakup semua wewenang dalam penyelenggaraan tugas pemerintahan. Di dalam hukum Administrasi Negara berdasarkan hukum publik, wewenang pemerintahan berdasarkan sifatnya terdapat beberapa bagian sebagai berikut:⁸

1. Wewenang bersifat terikat

Wewenang yang harus sesuai dengan aturan dasar yang menentukan waktu dan keadaan wewenang tersebut dapat dilaksanakan, termasuk rumusan dasar isi dan keputusan yang harus diambil, dalam hal ini terdapat aturan-aturan dasar yang mengatur secara rinci syarat-syarat digunakannya wewenang.

2. Wewenang bersifat fakultif

Wewenang yang dimiliki oleh badan atau pejabat administrasi, namun tidak ada kewajiban atau keharusan untuk menggunakan wewenang tersebut dan sedikit

⁵ Riawan Tjandra, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta, Penerbit Sinar Grafika, 2024) Hlm. 98

⁶ Sadijono, *Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*, (Yogyakarta, Penerbit LaksBang Pressindo, 2008) Hlm. 50

⁷ Prajudi Atmosudirjo, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta, Penerbit Ghalia Indonesia, 1981) Hlm. 76

⁸ Nomensen Sinamo, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta, Penerbit Jala Permata Aksara, 2010) Hlm. 89-90

banyak masih ada pilihan lain walaupun pilihan tersebut hanya dapat dilakukan dalam hal dan keadaan tertentu berdasarkan aturan dasarnya.

3. Wewenang bersifat bebas

Wewenang badan atau pejabat pemerintahan administrasi dapat menggunakan wewenangnya secara bebas untuk menentukan sendiri mengenai isi dan keputusan yang akan dikeluarkan, karena peraturan dasarnya memberi kebebasan kepada penerima wewenang tersebut.

Dalam penyusunan organisasi administrasi negara, penting untuk mengikuti prinsip-prinsip organisasi agar pemerintah efisien dan efektif. Prinsip tersebut mencakup pembagian tugas, fungsionalisasi, pendeklasian, beban kerja, kontinuitas, fleksibilitas, rentang kendali, jalur dan staf, kesederhanaan, dan pengelompokan homogen.⁹ Kewenangan pemerintahan berasal dari konstitusi yang memberi legitimasi pada badan-badan negara dan dalam hal ini undang-undang juga merupakan sumber kewenangan. Sumber untuk memperoleh kewenangan dalam hal ini terdapat tiga cara untuk memperoleh wewenang pemerintahan dalam hukum administrasi sebagai berikut:¹⁰

1. Atribusi

Atribusi berasal dari bahasa Latin yaitu *ad tribuere* yang memiliki arti memberikan kepada. Atribusi dalam hal ini adalah wewenang yang diberikan untuk jabatan tertentu. Wewenang ini melekat pada jabatan yang dibentuk oleh Undang-Undang Dasar, seperti wewenang presiden untuk melaksanakan kekuasaan pemerintahan.

2. Delegasi

Delegasi berasal dari bahasa Latin yaitu *delegare* yang memiliki arti melimpahkan. Delegasi dalam hal ini adalah wewenang melimpahkan, yang pada dasarnya delegasi menegaskan suatu pelimpahan wewenang kepada badan pemerintahan yang lain. Aparatur pemerintah yang menyelenggarakan kewenangan delegasi

⁹ Riawan Tjandra, op.cit, Hlm. 109

¹⁰ Philipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, (Surabaya, Yuridika Vol. 7 No. 5-6, 1997) Hlm. 20, 21, dan 25

memperoleh kewenangannya dari aparatur pemerintah yang menerima kewenangan sebelumnya secara atributif.

3. Mandat

Mandat berasal dari bahasa Latin yaitu *mandare* yang memiliki arti melimpahkan. Mandat dalam hal ini adalah wewenang terkait penugasan kepada bawahan untuk membuat keputusan atas nama pemberi mandat.

Wewenang delegasi dan wewenang mandat merupakan jenis kewenangan yang berasal dari wewenang atribusi. Keduanya berbeda dalam hal prosedur pelimpahan, tanggung jawab, dan penggunaan wewenang. Prosedur pelimpahan wewenang delegasi diatur dalam undang-undang, sementara wewenang mandat berdasarkan hubungan rutin antara atasan dan bawahan. Tanggung jawab delegasi berpindah ke delegataris, sedangkan tanggung jawab mandat tetap pada mandans. Dalam wewenang delegasi, pemberi wewenang tidak bisa menggunakan wewenangnya lagi kecuali ada pencabutan, sedangkan mandans dapat menggunakan wewenang kapan saja. Perbedaan ini mempengaruhi tata naskah dinas di mana mandat menggunakan kode tata naskah, sedangkan delegasi tidak.¹¹

Pemerintah Indonesia sebagai negara hukum memiliki wewenang yang luas dalam mengatur kewenangan, meliputi persetujuan, pemeriksaan, penentuan ketentuan, dan pengawasan terkait segala kegiatan-kegiatan yang ada. Pada dasarnya, hal ini sesuai dengan prinsip negara hukum yang meletakkan undang-undang sebagai sumber kewenangan. Wewenang yang diperoleh dan peraturan perundang-undangan merupakan legalitas formal dan dapat dikatakan bahwa substansi dan asas legalitas tersebut adalah wewenang, yaitu wewenang yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan.¹²

¹¹ M. Galang Asmara, dkk, *Hukum Administrasi Negara*, (Depok, Penerbit Raja Grafindo Persada, 2025) Hlm. 83-84

¹² Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Publik*, (Bandung, Penerbit Nuansa, 2012) Hlm. 133-134

2.2 Perizinan

2.2.1 Pengertian Perizinan

Perizinan dapat didefinisikan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu berasal dari kata izin yang berarti pernyataan mengabulkan dan tidak melarang dalam memberikan persetujuan membolehkan. Berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, perizinan adalah segala bentuk persetujuan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan pemerintah daerah yang memiliki kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Menurut para ahli N.M. Spelt dan J.B.J.M Ten Berge memberikan pengertian izin yaitu merupakan salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum Administrasi. Pemerintah menggunakan izin sebagai sarana yuridis untuk mengemudikan tingkah laku para warga. Izin adalah salah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan, perturan larangan, serta peraturan perundang-undangan. Dengan memberikan izin, penguasa memperkenankan orang yang memohnnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang. Ini menyangkut perkenan bagi suatu tindakan yang demi kepentingan umum mengharuskan pengawasan khusus atasnya.¹³

Menurut Prajudi Atmosoedirdjo, perizinan merupakan suatu penetapan yang merupakan dispensasi dari suatu larangan oleh undang-undang yang kemudian larangan tersebut diikuti dengan perincian daripada syarat-syarat, kriteria, dan lainnya yang perlu dipenuhi oleh pemohon untuk memperoleh dispensasi dari larangan tersebut disertai dengan penetapan prosedur dan pelaksanaan petunjuk kepada pejabat-pejabat administrasi yang bersangkutan.¹⁴

¹³ Spelt dan J.B.J.M Ten Berge, *Pengantar Hukum Perizinan*, (Surabaya, Penerbit Yundika, 1993) Hlm. 2-3

¹⁴ Hasni, *Hukum Penataan Ruang dan Penatagunaan Tanah*, (Jakarta, Penerbit Raja Grafindo Persada, 2008) Hlm. 170

Dengan adanya perizinan ini dapat berbentuk pendaftaran, rekomendasi, sertifikasi, serta penentuan kuota dan izin untuk melakukan sesuatu usaha yang biasanya harus dimiliki atau seseorang sebelum yang bersangkutan dapat melakukan suatu kegiatan atau tindakan.¹⁵ Izin dapat diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan atau pembebasan dari suatu larangan. Pada perizinan terdapat dalam arti sempit maupun dalam arti luas.¹⁶

1. Perizinan dalam arti sempit

Semua yang menimbulkan akibat kurang lebih sama, yakni dalam bentuk tertentu yang diperkenankan untuk melakukan sesuatu yang mesti dilarang.

2. Perizinan dalam arti luas

Suatu tindakan yang dilarang, terkecuali diperkenankan, dengan tujuan agar ketentuan-ketentuan yang disangkutkan dengan perkenaan dapat dengan teliti diberikan batas-batas tertentu bagi tiap kasus.

2.2.2 Fungsi dan Tujuan Perizinan

Sistem perizinan muncul karena tugas mengatur pemerintah, karena perizinan akan dibuat dalam bentuk peraturan yang harus dipatuhi masyarakat yang berisi larangan dan perintah. Sebagai suatu instrumen, izin berfungsi sebagai pengarah, atau untuk mengemudikan tingkah laku warga. Perizinan juga dimaksudkan untuk mengadakan pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Izin dikeluarkan oleh penguasa sebagai instrumen untuk mempengaruhi hubungan dengan para warga agar mau mengikuti cara yang dianjurkannya guna mencapai tujuan yang konkret.¹⁷

Perizinan memiliki fungsi sebagai pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki pemerintah terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat.¹⁸ Fungsi Izin

¹⁵ Vera Rimbawani, *Buku Ajar Hukum Perizinan*, (Surabaya, UBHARA Press, 2020) Hlm. 4-5

¹⁶ Philipus M., *Pengantar Hukum Perizinan*, (Surabaya, Penerbit Yuridika, 1993) Hlm. 2-3

¹⁷ Fathoni dan S. Tisnanta, *Konstruksi Makna Izin Sebagai Instrumen Pengendalian Versus Kebijakan Kemudahan Investasi Di Provinsi Lampung*, (Jurnal Hukum Peraturan Vol. 1 No. 1, 2018) Hlm. 87

¹⁸ Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*, (Jakarta, Penerbit Sinar Grafika, 2019), Hlm 168

menurut ahli dapat dikatakan sebagai instrumen yuridis yang dipergunakan untuk mempengaruhi masyarakat supaya mengikuti cara yang diajarkan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang konkret.¹⁹ Secara teoritis, perizinan memiliki fungsi sebagai instrumen yaitu:²⁰

1. Instrumen pembangunan pemerintah

Memiliki potensi untuk memberlakukan kebijakan dan membuat keputusan yang mendorong Pembangunan ekonomi dan sosial.

2. Instrumen meningkatkan keuangan negara

Berorientasi pada kepentingan keuangan negara untuk memungut retribusi dalam memperoleh izin. Retribusi izin merupakan bentuk kompensasi atas pemberian izin dan perizinan kepada masyarakat, biaya perizinan harus ditetapkan melalui peraturan perundang-undangan.

3. Instrumen pelaksanaan regulasi

Bertindak sebagai alat untuk mengontrol perilaku anggota masyarakat. Sehingga dalam hal ini fungsi perizinan adalah untuk mengatur tindakan pemerintah ketika ketentuan tersebut memuat peraturan-peraturan yang mengikat semua pihak terkait dan pejabat yang berwenang.

Dalam kegiatan perizinan yang dilaksanakan oleh pemerintah adalah untuk menciptakan kondisi sesuai dengan peruntukannya agar sesuai dengan aturan-aturan yang diberlakukan. Sistem perizinan memiliki tujuan tertentu seperti:²¹

1. Adanya suatu kepastian hukum
2. Perlindungan kepentingan hukum
3. Pencegahan kerusakan atau pencemaran lingkungan
4. Pemerataan distribusi barang tertentu

¹⁹ Evy Urmilasari dan Andi M., *Analisis Pelayanan Perizinan di Badan Perizinan Terpadu dan Penanaman Modal Kota Makassar*, (Makassar, Jurnal Ilmu Pemerintahan Vol. 6 No. 1, 2013) Hlm 53

²⁰ Ardiansyah, *Hukum Perizinan*, (Yogyakarta, Penerbit Deepublish, 2023) Hlm 6

²¹ Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik, op.cit, Hlm 94-95

Perizinan merupakan suatu regulasi yang digunakan untuk mengontrol aktivitas tertentu yang menjadi sangat penting sebagai alat yang memungkinkan negara untuk mempertahankan kendalinya. Tujuan dari izin sebagai fungsi pengaturan yakni untuk memastikan bahwa bagi pemilik izin menggunakan izin tersebut sebagaimana mestinya dan untuk mencegah hak istimewa yang diberikan oleh pemerintah disalahgunakan, hal ini dikarenakan berdasarkan kewenangannya pemerintah memiliki kewenangan untuk mengeluarkan izin berdasarkan undang-undang.

2.2.3 Subjek dan Objek Perizinan

Pada dasarnya subjek dan objek merupakan bagian dan bagian dari konsep dasar daripada hukum itu sendiri. Subjek merupakan orang dan/atau badan hukum sedangkan objek perizinan adalah kegiatan orang pribadi dan/atau badan yang dapat dikenakan izin berdasarkan kriteria tertentu. Subjek dan objek perizinan memiliki kaitan yang mendasar dikarenakan adanya pihak yang melakukan tindakan dan adanya suatu hal yang menjadi tujuan dari dilakukannya tindakan tersebut. Berdasarkan subjek dan objek dalam perizinan, pemerintah baik pusat, provinsi, maupun kabupaten atau kota dalam hal ini berwenang untuk mengeluarkan dan menerbitkan atau menolak suatu izin.

2.2.4 Aspek Yuridis dan Dasar Hukum Perizinan

Pada hukum Administrasi Negara perizinan merupakan pemberian legalitas kepada seseorang maupun badan hukum dalam melaksanakan kegiatan tertentu. Dalam hal ini izin merupakan suatu perbuatan hukum yang memuat tentang peraturan berlandaskan ketentuan perundang-undangan terdiri dari persyaratan serta prosedur yang berlaku. Pada sistem perizinan merupakan dasar pengecualian dan ketentuan-ketentuan yang terdiri dari:²²

²² Philipus M., op.cit, Hlm 7

1. Larangan

Larangan dan wewenang suatu organ pemerintahan untuk menyimpang dari larangan itu dengan memberi izin harus ditetapkan dalam suatu peraturan perundang-undangan, hal ini sesuai dengan asas legalitas. Dalam negara hukum yang demokratis, pemerintahan hanya memiliki wewenang yang dengan tegas diberikan kepadanya dalam Undang-Undang Dasar atau undang-undang lain. Latar belakang asas ini disebut sebagai asas pemerintahan berdasarkan undang-undang.

2. Ketentuan-Ketentuan

Syarat-syarat yang menjadi dasar bagi organ pemerintahan dalam memberi izin. Fakta dalam banyak hal izin dikaitkan pada syarat-syarat, berhubungan dengan fungsi sistem perizinan sebagai salah satu instrumen pengarah atau pengendalian dari penguasa.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko merupakan turunan dari Undang-Undang Cipta Kerja yang bertujuan menciptakan lingkungan usaha sebagai berikut:

1. Efisiensi

Dengan mengintegrasikan sistem OSS dan menerapkan klasifikasi tingkat risiko, peraturan ini bertujuan memangkas birokrasi serta menghilangkan duplikasi persyaratan, sehingga proses perizinan dapat diselesaikan lebih cepat.

2. Transparansi

Penerapan mekanisme fiktif positif dan Jaminan Kualitas Layanan (SLA) memberikan kejelasan mengenai waktu pemrosesan izin, sehingga mengurangi ketidakpastian bagi pelaku usaha.

3. Kepatuhan

Adanya sistem pengawasan yang lebih terstruktur, baik dari segi waktu maupun substansi, mendorong peningkatan kepatuhan dari para pelaku usaha. Namun demikian, hal ini juga disertai dengan penerapan sanksi yang lebih tegas dan jelas terhadap setiap bentuk pelanggaran.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, terdapat beberapa aspek utama yaitu ketentuan terkait pendaftaran, klasifikasi risiko, hak akses dan kewenangan, serta penerbitan izin usaha risiko, sebagai berikut:

1. Pendaftaran

Menurut Pasal 4 hingga Pasal 5 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

1. Pasal 4 ayat (1) sampai dengan ayat (5) menyatakan bahwa:

1. Untuk melakukan kegiatan usaha, Pelaku Usaha wajib memiliki PB.
2. PB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh setelah Pelaku Usaha melakukan pemenuhan persyaratan dasar terlebih dahulu, kecuali diatur lain dalam Peraturan Pemerintah ini.
3. Apabila PB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) perlu dilengkapi dengan perizinan berusaha untuk menunjang kegiatan usaha, Pelaku Usaha wajib memiliki PB UMKU.
4. Persyaratan dasar dan PB sebagaimana dimaksud pada ayat (2) serta PB UMKU sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diproses secara elektronik melalui Sistem OSS.
5. Sistem OSS sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terintegrasi secara elektronik dengan sistem di kementerian/instansi.

2. Pasal 5 ayat (1) sampai dengan ayat (12) menyatakan bahwa:

1. Penyelenggaraan PB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b dan/atau PB UMKU sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c meliputi sektor:
 - a. kelautan dan perikanan;
 - b. pertanian;
 - c. kehutanan;
 - d. energi dan sumber daya mineral;
 - e. ketenaganukliran;

- f. perindustrian;
 - g. perdagangan dan metrologi legal;
 - h. pekerjaan umum dan perumahan ralryat;
 - i. transportasi;
 - j. kesehatan, obat, dan makanan;
 - k. pendidikan dan kebudayaan;
 - l. pariwisata;
 - m. keagamaan;
 - n. pos, telekomunikasi, dan penyiaran; dan
 - o. pertahanan dan keamanan.
2. Selain sektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggaraan PB dan/atau PB UMKU meliputi pula sektor:
 - a. ekonomi kreatif;
 - b. informasi geospasial;
 - c. ketenagakerjaan;
 - d. perkoperasian;
 - e. penanaman modal;
 - f. penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik; dan
 - g. lingkungan hidup.
3. PBBR pada masing-masing sektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan:
 - a. kode KBLI/ KBLI terkait, judul KBLI, ruang lingkup kegiatan, skala usaha, tingkat Risiko, PB, persyaratan, jangka waktu penerbitan, kewajiban, PB UMKU, parameter, dan kewenangan bagi PB setiap sektor;
 - b. nomenklatur PB UMKU, persyaratan, jangka waktu penerbitan, kewajiban, masa berlaku, parameter, dan kewenangan bagi PB UMKU setiap sektor;
 - c. metode analisis Risiko; dan
 - d. standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa.

4. Kode KBLI/KBLI terkait, judul KBLI, ruang lingkup kegiatan, skala usaha, tingkat Risiko, PB, persyaratan, jangka waktu penerbitan, kewajiban, PB UMKU, parameter, dan kewenangan bagi PB setiap sektor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Pemerintah ini.
5. Nomenklatur PB UMKU, persyaratan, jangka waktu penerbitan, kewajiban, masa berlaku, parameter, dan kewenangan bagi PB UMKU setiap sektor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Pemerintah ini.
6. Metode analisis Risiko sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Pemerintah ini.
7. Standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf d dan mekanisme penerbitannya diatur dengan peraturan menteri / kepala lembaga.
8. Standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa serta mekanisme penerbitannya sebagaimana dimaksud pada ayat (7) menjadi pedoman bagi kementerian/lembaga, Pemerintah Daerah, Administrator KEK, dan Badan Pengusahaan KPBPB.
9. Peraturan menteri/kepala lembaga sebagaimana dimaksud pada ayat (7) mengacu pada pedoman sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Pemerintah ini.
10. PB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) memiliki masa berlaku sepanjang Pelaku Usaha melakukan kegiatan usaha.
11. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (10) dikecualikan atas PB yang diberikan dalam rangka:
 - a. pelaksanaan ketentuan/perjanjian internasional;
 - b. pemanfaatan sumber daya alam;
 - c. perdagangan bahan berbahaya dan/atau beracun; dan/atau

- d. perdagangan barang atau bahan yang dibatasi peredarannya, yang masa berlakunya diatur dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/ atau Peraturan Presiden.
12. Peraturan menteri/kepala lembaga sebagaimana dimaksud pada ayat (7) ditetapkan setelah berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan sinkronisasi dan koordinasi serta pengendalian pelaksanaan urusan kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang perekonomian.
2. Klasifikasi risiko
- Berdasarkan Pasal 128 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, regulasi ini berfokus pada klasifikasi tingkat risiko kegiatan usaha yang terbagi ke dalam beberapa kategori, yaitu Risiko Rendah, Risiko Menengah , dan Risiko Tinggi. Tingkat Risiko adalah hasil dari mengalikan nilai bahaya dan potensi terjadinya bahaya, yang sangat penting untuk jenis perizinan berusaha. Analisis Risiko harus transparan, akuntabel, dan mengikuti prinsip kehati-hatian berdasarkan data dan penilaian profesional.²³ Tingkat risiko OSS RBA merupakan aspek penting untuk kelancaran seperti dalam hal izin impor kendaraan bermotor, meliputi:
1. Proses verifikasi importir risiko tinggi menghadapi verifikasi ketat yang membutuhkan waktu.
 2. Dokumen yang diperlukan lebih banyak serta bukti kepatuhan terhadap standar yang berlaku.
 3. Pengawasan ketat dan pemeriksaan yang intensif.
 4. Kemungkinan penolakan izin lebih memungkinkan ditolak jika tidak memenuhi syarat.

²³ Legalitas.Org, <https://legalitas.org/tulisan/jenis-risiko-di-oss-rba> (Diakses pada Sabtu, 31 Mei 2025 pukul 20.27 WIB)

3. Hak akses dan kewenangan

Menurut Pasal 203 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko pada ayat (1) menyatakan bahwa Hak akses kepada kementerian/lembaga, DPMPTSP provinsi, DPMPTSP kabupaten/kota, Administrator KEK, dan Badan Pengusahaan KPBPB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 ayat (4) huruf a sampai dengan huruf e paling sedikit diberikan untuk:

- a. melakukan verifikasi teknis dan notifikasi pemenuhan persyaratan dasar, PB, dan/atau PB UMKU;
- b. melakukan verifikasi perubahan atau pencabutan persyaratan dasar, PB, dan/atau PB UMKU;
- c. pelaksanaan Pengawasan;
- d. tindak lanjut hasil Pengawasan PB;
- e. penilaian kepatuhan pelaksanaan PB;
- f. tindak lanjut pengaduan Pelaku Usaha;
- g. pengenaan dan tindak lanjut sanksi administratif; dan
- h. tindakan administratif atas dasar permohonan Pelaku Usaha.

4. Penerbitan izin usaha

Berdasarkan Pasal 207, Pasal 220 hingga Pasal 231 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

1. Pasal 207 ayat (1) menyatakan bahwa:

NIB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 206 mencakup data paling sedikit:

- a. profil;
- b. permodalan usaha;
- c. nomor pokok wajib pajak;
- d. KBLI; dan
- e. lokasi usaha.

2. Pasal 220 ayat (1) sampai dengan ayat (2) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal kegiatan usaha termasuk ke dalam tingkat Risiko rendah, NIB secara otomatis terbit melalui Sistem OSS setelah Pelaku Usaha memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207.
 2. NIB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku sebagai legalitas untuk melaksanakan kegiatan berusaha sekaligus menjadi SPPL.
3. Pasal 221 ayat (1) sampai dengan ayat (4) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal kegiatan usaha termasuk ke dalam tingkat Risiko menengah rendah, setelah memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207, Pelaku Usaha mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha melalui Sistem OSS.
 2. Dalam hal kegiatan usaha dikategorikan wajib memenuhi standar UKL-UPL, selain mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pelaku Usaha mengisi formulir UKL-UPL yang tersedia di Sistem OSS untuk memperoleh NIB dan Sertifikat Standar.
 3. Dalam hal kegiatan usaha tidak wajib UKL-UPL, selain mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pelaku Usaha mengisi formulir SPPL yang tersedia di Sistem OSS untuk memperoleh NIB dan Sertifikat Standar.
 4. Dalam hal kegiatan usaha dengan tingkat Risiko menengah rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 221 ayat (1) memerlukan pemenuhan standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa, Pelaku Usaha mengajukan permohonan PB UMKU sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
4. Pasal 222 ayat (1) sampai dengan ayat (8) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal kegiatan usaha termasuk ke dalam tingkat Risiko menengah tinggi, setelah memenuhi kelengkapan data sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 207, Pelaku Usaha mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha melalui Sistem OSS.

2. Dalam hal kegiatan usaha dikategorikan wajib memenuhi standar UKL-UPL, selain mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pelaku Usaha mengisi formulir UKL-UPL yang tersedia di Sistem OSS untuk memperoleh NIB dan Sertifikat Standar yang mencantumkan tanda belum terverifikasi.
3. Dalam hal kegiatan usaha tidak wajib UKL-UPL, selain mengisi pernyataan kesanggupan memenuhi standar pelaksanaan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pelaku Usaha mengisi formulir SPPL yang tersedia di Sistem OSS untuk memperoleh NIB dan Sertifikat Standar yang mencantumkan tanda belum terverifikasi.
4. Setelah memperoleh NIB dan Sertifikat Standar yang mencantumkan tanda belum terverifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) atau ayat (3), Pelaku Usaha melakukan pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha sesuai jangka waktu berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria melalui Sistem OSS.
5. Pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diteruskan Sistem OSS kepada kementerian/lembaga, DPMPTSP provinsi, DPMPTSP kabupaten/kota, Administrator KEK, dan Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing untuk dilakukan verifikasi.
6. Verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing dalam jangka waktu sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria.
7. Berdasarkan hasil verifikasi, kementerian/ lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota,

Administrator KEK, atau Badan Pengusahaan KPBPB menyampaikan notifikasi ke Sistem OSS berupa memenuhi persyaratan atau tidak memenuhi persyaratan.

8. Dalam melakukan verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dan ayat (6), Administrator KEK atau Badan Pengusahaan KPBPB dapat bekerja sama dengan kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/ kota, atau lembaga atau profesi ahli yang bersertifikat atau terakreditasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
5. Pasal 223 ayat (1) sampai dengan ayat (2) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal berdasarkan notifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (7) dinyatakan memenuhi persyaratan, Sistem OSS mencantumkan keterangan bahwa Sertifikat Standar telah diverifikasi.
 2. Pelaku Usaha dapat mencetak Sertifikat Standar yang telah mencantumkan keterangan telah diverifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
6. Pasal 224 ayat (1) sampai dengan ayat (4) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal berdasarkan notifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (7) dinyatakan Pelaku Usaha tidak memenuhi persyaratan, Sistem OSS menyampaikan kepada Pelaku Usaha untuk melakukan pemenuhan persyaratan Sertifikat Standar dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam norma, standar, prosedur, dan kriteria.
 2. Pelaku Usaha menyampaikan permohonan melalui Sistem OSS untuk dilakukan verifikasi kembali setelah melakukan pemenuhan persyaratan Sertifikat Standar.
 3. Ketentuan verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (5), ayat (6), ayat (7), dan ayat (8), dan Pasal 223 berlaku secara mutatis mutandis dalam pelaksanaan verifikasi kembali.
 4. Dalam hal berdasarkan verifikasi kembali sebagaimana dimaksud pada ayat (21 dan ayat (3), Pelaku Usaha tetap tidak memenuhi persyaratan Sertifikat Standar dalam jangka waktu yang ditetapkan dalam norma,

standar, prosedur, dan kriteria, Sistem OSS membatalkan Sertifikat Standar yang belum diverifikasi.

7. Pasal 225 ayat (1) sampai dengan ayat (2) menyatakan bahwa:
 1. Dalam hal kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing tidak memberikan notifikasi hasil verifikasi kepada Sistem OSS, Sistem OSS secara otomatis mencantumkan keterangan bahwa Sertifikat Standar telah terverifikasi.
 2. Pelaku Usaha dapat mencetak Sertifikat Standar yang telah mencantumkan keterangan telah terverifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
8. Pasal 226 menyatakan bahwa Dalam hal kegiatan usaha dengan tingkat Risiko menengah tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (1) memerlukan pemenuhan standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa, Pelaku Usaha mengajukan permohonan PB UMKU sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
9. Pasal 227 ayat (1) sampai dengan ayat (8) menyatakan bahwa:
 1. Sebelum melakukan kegiatan usaha yang termasuk ke dalam tingkat Risiko tinggi, Pelaku Usaha wajib memiliki NIB yang diterbitkan melalui Sistem OSS.
 2. Setelah memiliki NIB, Pelaku Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan Izin sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria sebelum melaksanakan kegiatan operasional dan/atau komersial.
 3. Persyaratan Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pula Amdal bagi kegiatan usaha yang wajib Amdal.
 4. Pemenuhan persyaratan Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan oleh Pelaku Usaha melalui Sistem OSS.
 5. Pemenuhan persyaratan Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diteruskan Sistem OSS kepada kementerian/lembaga, DPMPTSP provinsi,

DPMPTSP kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing untuk dilakukan verifikasi.

6. Verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5), dilakukan oleh kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan kewenangan masing-masing dalam jangka waktu sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria.
7. Berdasarkan hasil verifikasi, kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, dan/atau Badan Pengusahaan KPBPB menyampaikan notifikasi kepada Sistem OSS berupa memenuhi persyaratan atau tidak memenuhi persyaratan.
8. Dalam melakukan verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dan ayat (6), Administrator KEK atau Badan Pengusahaan KPBPB dapat bekerja sama dengan kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, dan/atau lembaga atau profesi ahli yang bersertifikat atau terakreditasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
10. Pasal 228 menyatakan bahwa Dalam hal berdasarkan notifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 ayat (7) Pelaku Usaha dinyatakan memenuhi persyaratan, Sistem OSS menerbitkan Izin kepada Pelaku Usaha.
11. Pasal 239 menyatakan bahwa Dalam hal berdasarkan notifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 ayat (7) Pelaku Usaha dinyatakan tidak memenuhi persyaratan, Sistem OSS menyampaikan kepada Pelaku Usaha untuk memenuhi kelengkapan pemenuhan persyaratan Izin melalui Sistem OSS.
12. Pasal 230 menyatakan bahwa Dalam hal kementerian/lembaga, organisasi perangkat daerah provinsi, organisasi perangkat daerah kabupaten/kota, Administrator KEK, atau Badan Pengusahaan KPBPB sesuai dengan

kewenangan masing-masing tidak memberikan notifikasi hasil verifikasi kepada Sistem OSS, Sistem OSS menerbitkan Izin.

13. Pasal 231 menyatakan bahwa Dalam hal kegiatan usaha tingkat Risiko tinggi memerlukan pemenuhan standar kegiatan usaha dan/atau standar produk/jasa, Pelaku Usaha mengajukan permohonan PB UMKU sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

Seluruh proses perizinan dilaksanakan melalui Sistem Online Single Submission (OSS) sebagai *platform* utama, di mana data akan diteruskan ke kementerian atau instansi terkait, dan izin usaha diterbitkan melalui sistem tersebut. Untuk memperkuat kepastian hukum, peraturan ini juga mengatur tentang Jaminan Kualitas Layanan (SLA) serta menerapkan mekanisme fiktif positif sebagai batas waktu dalam proses perizinan.

2.3 Impor

2.3.1 Pengertian Impor

Berdasarkan pengertiannya, impor menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan pemasukan barang dan sebagainya dari luar negeri. Menurut undang-undang yang telah ditetapkan, terdapat beberapa definisi terkait impor yaitu menurut Pasal 1 ayat (13) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan mendefinisikan bahwa impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean sedangkan Pasal 1 ayat (3) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2022 tentang Neraca Komoditas yang menyatakan bahwa impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.

Menurut Ratnasari pada dasarnya impor adalah proses transportasi barang atau komoditas dari suatu negara ke negara lain secara legal, umumnya dalam proses perdagangan. Proses Impor umumnya adalah tindakan memasukan barang atau komoditas dari negara pengirim atau kedalam negeri. Impor barang secara besar

umumnya membutuhkan campur tangan dari bea dan cukai di negara pengirim maupun negara penerima. Impor adalah bagian penting dari perdagangan internasional. Kegiatan impor dilakukan untuk memenuhi kebutuhan rakyat, produk impor merupakan barang-barang yang tidak dapat dihasilkan atau negara yang sudah dapat dihasilkan tetapi tidak dapat mencukupi kebutuhan rakyat.²⁴

Impor merupakan suatu cara untuk mendatangkan barang dari luar negeri masuk kedalam negeri atau dapat dikatakan bahwa impor adalah suatu kegiatan dalam perdagangan dengan cara membeli barang dari luar negeri dikirimkan kedalam negeri. Impor dapat dapat didefinisikan secara luas bahwa kegiatan mendatangkan barang dari luar daerah pabean Indonesia untuk dimasukkan kedalam daerah pabean atau wilayah hukum Indonesia. Berdasarkan hal ini, barang dianggap sebagai barang impor setelah barang tersebut berada di dalam daerah pabean Indonesia.²⁵

2.3.2 Syarat-Syarat Impor

Syarat-syarat impor pada dasarnya telah ditetapkan pemerintah melalui undang-undang yang telah diberlakukan yang bertujuan sebagai mekanisme pengendalian dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Berdasarkan syarat-syarat aktivitas impor, seorang importir atau pihak yang diizinkan melakukan kegiatan impor wajib memenuhi:²⁶

1. Mempunyai badan hukum;
2. Surat izin usaha perdagangan;
3. Kemampuan dan keahlian yang lazim dalam pengelolaan impor;
4. Memperoleh Angka Pengenal Impor; dan
5. Nomor Pokok Wajib Pajak

²⁴ Benny J, *Ekspor dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa di Indonesia*, (Manado, Jurnal EMBA Vol. 1 No.4 1406-1415 2013) Hlm 1408

²⁵ Mey Risa, *Ekspor dan Impor*, (Sleman, Penerbit Deepublish, 2018) Hlm 14

²⁶ Ibid, Hlm 15 dan 20

Persyaratan impor untuk kegiatan usaha sejatinya terdapat dalam Pasal 3 ayat (1) sampai dengan ayat (5) Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2025 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor yang menyatakan bahwa:

1. Importir wajib memiliki NIB yang berlaku sebagai API.
2. NIB yang berlaku sebagai API sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. API-U; dan
3. b. API-P.
3. Importir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat memilih NIB yang berlaku sebagai API-U atau NIB yang berlaku sebagai API-P.
4. NIB yang berlaku sebagai API sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dimiliki oleh kantor pusat badan usaha.
5. NIB yang berlaku sebagai API sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dimiliki oleh kantor pusat badan usaha dapat digunakan oleh seluruh kantor cabang pemilik API apabila memiliki kegiatan usaha sejenis.

2.3.3 Larangan dan Batasan Impor

Berdasarkan Pasal 50 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan telah mengatur batasan-batasan dan tujuan yang ditetapkan oleh pemerintah. Pada Pasal 50 ayat (1) tertulis semua barang dapat dieksport atau diimpor, kecuali yang dilarang, dibatasi, atau ditentukan lain oleh undang-undang serta pada Pasal 50 ayat (2) tertulis pemerintah melarang impor atau eksport barang untuk kepentingan nasional dengan alasan:

1. Untuk melindungi keamanan nasional atau kepentingan umum, termasuk sosial, budaya, dan moral Masyarakat;
2. Untuk melindungi hak kekayaan intelektual; dan/atau
3. Untuk melindungi kesehatan dan keselamatan manusia, hewan, ikan, tumbuhan, dan lingkungan hidup.

Pada Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 3 ayat (1) sampai dengan ayat (3) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 141/PMK.04/2020 Tentang Pengawasan

Terhadap Impor Atau Ekspor Barang Larangan Dan/Atau Pembatasan terdapat syarat serta prosedur yang diberlakukan. Dalam Pasal 2 ayat (1) menyebutkan bahwa Dalam rangka pengawasan terhadap barang yang dilarang dan/ atau dibatasi untuk diimpor atau diekspor oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, instansi teknis yang menerbitkan peraturan larangan dan/ atau pembatasan Impor atau Ekspor wajib menyampaikan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.

Dalam Pasal 3 ayat (1) menyebutkan bahwa Penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:

- a. Uraian jenis barang yang dilarang dan/ atau dibatasi untuk diimpor atau diekspor;
- b. Jenis dan format dokumen/dokumen elektronik yang dipersyaratkan, dalam hal dipersyaratkan;
- c. Satuan barang yang digunakan dalam dokumen perizinan, dalam hal diatur kuotanya; dan
- d. Ketersediaan instrumen administrasi yang dapat digunakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan pengawasan.

Dalam Pasal 3 ayat (2) menyebutkan bahwa Penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:

- a. Uraian jenis barang yang dilarang dan/atau dibatasi untuk diimpor atau diekspor;
- b. Jenis dan format dokumen/dokumen elektronik yang dipersyaratkan, dalam hal dipersyaratkan;
- c. Satuan barang yang digunakan dalam dokumen perizinan, dalam hal diatur kuotanya; dan
- d. Ketersediaan instrumen administrasi yang dapat digunakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan pengawasan.

Dalam Pasal 3 ayat (3) menyebutkan bahwa Instrumen administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d dapat berupa:

- a. *Harmonized System Code*, uraian jumlah dan jenis barang secara spesifik, identitas importir atau eksportir, dan/atau keterangan/pernyataan lainnya dalam Pemberitahuan Pabean; dan/atau

- b. Dokumen Pelengkap Pabean berupa dokumen yang dipersyaratkan sesuai ketentuan larangan dan/atau pembatasan atau pernyataan dari importir atau eksportir.

Berdasarkan Pasal 1 Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2022 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor terdapat batasan-batasan impor yang menyatakan bahwa Ketentuan dalam Lampiran II Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Barang Dilarang Ekspor dan Barang Dilarang Impor diubah sehingga menjadi sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini. Secara singkat dalam lampiran II merupakan bagian dari peraturan yang memberikan detail barang-barang yang diatur dalam kebijakan impor. Daftar-daftar barang ini memerlukan izin impor untuk mengontrol dampaknya pada industri, kesehatan, dan lingkungan di Indonesia.

Dengan adanya batasan-batasan barang impor yang masuk kedalam pabean Indonesia tidak hanya semata melindungi kepentingan pemerintah sebagai pembuat regulasi, tetapi hal ini bertujuan agar barang yang masuk dapat memberikan manfaat dan legalitas yang jelas bagi konsumen yang membeli barang tersebut maupun pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha sebagai importir.

2.4 Kendaraan Bermotor Penumpang

2.4.1 Pengertian Kendaraan Bermotor Penumpang

Kendaraan bermotor penumpang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari beberapa kata yaitu kendaraan yang berarti sesuatu yang digunakan untuk dikendarai atau dinaiki, bermotor yang berarti kendaraan yang memakai mesin atau motor untuk menjalankannya, sedangkan penumpang adalah orang yang menumpang atau orang yang naik. Pada hakikatnya kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mesin dan penyelenggara berada di jalan umum.²⁷

²⁷ Samuel Yohenson dan I Nengah Suharta, *Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia*, (Denpasar, Jurnal Kertha Semaya Vol. 8 No. 5, 2020) Hlm. 709-721

Kendaraan bermotor menurut Pasal 1 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang memiliki mesin, baik berupa motor, mobil, truk, dan sebagainya.²⁸

Penumpang menurut Pasal 1 ayat (15) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan bahwa penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Hal ini dapat diartikan kendaraan bermotor penumpang merupakan suatu alat transportasi berupa kendaraan yang digerakkan oleh mesin yang bertujuan untuk mengangkut serta proses perpindahan orang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Dalam hal ini kendaraan bermotor penumpang dapat dibagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sumber energinya yaitu kendaraan menggunakan sumber energi konvensional dan kendaraan yang menggunakan sumber energi listrik. Perbedaan mendasar utama antara keduanya yaitu, pada kendaraan bermotor konvensional menggunakan bahan bakar fosil seperti bensin atau diesel, sedangkan kendaraan bermotor listrik menggunakan sumber energi terbarukan seperti listrik yang berasal dari tenaga surya atau tenaga angin sebagai sumber energi utama.²⁹

2.4.2 Jenis-Jenis Kendaraan Bermotor Penumpang

Kendaraan bermotor merupakan transportasi yang digunakan dalam berbagai aktivitas kehidupan, dalam penelitian ini trasnportasi darat pribadi di Indonesia dapat dibedakan menjadi beberapa jenis kendaraan yaitu:

1. Mobil

²⁸ Prio Luhuring dan Puji Astuti, *Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi-Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Surabaya, Jurnal Universitas Negeri Surabaya Vol. 8 No. 3, 2021) Hlm. 9-10

²⁹ Dishub Aceh, <https://dishub.acehprov.go.id/2024/02/05/perbedaan-kendaraan-listrik-vs-kendaraan-konvensional/> (Diakses pada Selasa, 03 Juni 2025 pukul 10.04 WIB)

Merupakan kendaraan roda empat yang digerakkan oleh mesin menggunakan bahan bakar yang berasal dari minyak bumi atau listrik dengan ukuran panjang sampai dengan 5 meter, berdasarkan jenisnya dalam Pasal 2 ayat (5) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 2023 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat yaitu:

- 1.1 Jeep
- 1.2 Sedan
- 1.3 Minibus
- 2. Sepeda Motor

Merupakan kendaraan roda dua atau roda tiga yang digerakkan oleh mesin menggunakan bahan bakar yang berasal dari minyak bumi atau listrik, berdasarkan jenisnya yaitu:

- 1.1 Sepeda motor sport
- 1.2 Sepeda motor cruiser
- 1.3 Sepeda motor trail
- 1.4 Sepeda motor *matic*
- 1.5 Sepeda motor bebek
- 1.6 Kendaraan roda tiga

2.5 Agen Tunggal Pemegang Merek

2.5.1 Pengertian Agen Tunggal Pemegang Merek

Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) dalam pengertiannya merupakan suatu perusahaan nasional yang ditunjuk oleh pemilik merek manufaktur. Keberadaan Agen Tunggal Pemegang Merek memiliki hak yang eksklusif dalam mengimpor, menjual, serta meyalurkan suatu produk.³⁰ Bertolak belakang dengan *non-ATPM*, memiliki perbedaan pengertian bahwa *non-ATPM* merupakan beberapa perusahaan sebagai distributor dari suatu merek serta tidak memiliki eksklusifitas seperti halnya pada agen

³⁰ Rewang Rencang, <https://rewangrencang.com/agen-tunggal-pemegang-merek/> (Diakses pada Selasa, 29 April 2025 pukul 16.23 WIB)

tunggal. Importir umum merupakan sebuah perusahaan yang khusus dan bergerak dalam kegiatan mendatangkan barang dagang dari luar negeri. Importir umum ini biasanya berbentuk perusahaan perseroan niaga yang memiliki izin untuk melakukan kegiatan impor.³¹

ATPM dalam hak pemegang lisensi eksklusif sebagai distributor Tunggal merupakan pihak yang resmi ditunjuk oleh pabrikan mobil luar negeri untuk menjual produk mereka di Indonesia. Dalam hal ini, seperti Toyota Astra Motor (TAM) adalah ATPM resmi dari Toyota di Indonesia, yang berarti hanya pihak TAM yang berhak mengimpor dan menjual mobil-mobil Toyota secara legal langsung dari Jepang. Secara perbedaannya dapat dilihat bahwa, importir umum dalam mengimpor kendaraan *non-ATPM* merupakan pihak swasta yang tidak memiliki hubungan langsung dengan pabrikan, namun importir tetap bisa mengimpor kendaraan dari luar negeri. Kendaraan yang dijual oleh importir umum umumnya bukan varian yang dijual ATPM atau model-model khusus yang tidak tersedia di pasar Indonesia.³²

Secara sederhana dalam industri otomotif, kendaraan yang berasal dari ATPM merupakan kendaraan yang dijual secara resmi oleh pemegang merek, sedangkan kendaraan *non-ATPM* merupakan kendaraan yang tidak tersedia atau belum dijual oleh ATPM didatangkan dari luar negeri melalui importir umum. Perbedaan utama antara ATPM dengan *non-ATPM* yang diimpor melalui importir umum terletak pada jenis izin, hubungan dengan produsen, dan tingkat regulasi yang harus dipatuhi. ATPM lebih terfokus pada representasi merek tertentu, sementara kendaraan bermotor *non-ATPM* yang diimpor oleh importir umum lebih fleksibel dalam memilih produk untuk diimpor.

³¹ Tempo, <https://www.tempo.co/arsip/kisah-rudi-salim-lulusan-sma-jadi-importir-tesla-dan-buggatti-790238> (Diakses pada Rabu, 11 Juni 2025 pukul 02.54 WIB)

³² IDN Times, <https://www.idntimes.com/automotive/car/perbedaan-atpm-dan-importir-umum-cek-dulu-sebelum-beli-mobil-c1c2-01-spf5w-8qkjjc> (Diakses pada Selasa, 10 Juni 2025 pukul 07.19 WIB)

2.5.2 Dasar dan Prosedur Hukum

Peraturan dasar perundang-undangan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Perubahan Keempat atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan mengatur wajib pajak atas badan atau perusahaan termasuk Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM), Agen Pemegang Merek (APM), dan importir umum kendaraan bermotor atas penjualan kendaraan bermotor di dalam negeri.³³

Pada dasarnya, importir umum kendaraan bermotor non-ATPM lebih sulit dibandingkan ATPM dikarenakan karena adanya regulasi tambahan yang diterapkan. Hal ini berdasarkan dasar hukum ATPM dan *non*-ATPM di Indonesia yang telah diatur dalam beberapa peraturan-peraturan serta undang-undang yang menjadikan keduanya memiliki perbedaan ketentuan dan prosedur dalam melakukan kegiatan usaha sebagai berikut:

1. ATPM

Pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan/atau Jasa telah diatur sedemikian rupa yaitu mengatur mengenai proses penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan memuat kerangka hukum umum meliputi kegiatan perdagangan di Indonesia, termasuk kegiatan distribusi barang yang dilakukan oleh ATPM.

2. *Non*-ATPM

1. Pasal 4 hingga Pasal 5 serta Pasal 220 hingga Pasal 231 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko

³³ Direktorat Jenderal Pajak, <https://www.pajak.go.id/en/node/34299> (Diakses pada Kamis, 01 Mei 2025 pukul 03.41 WIB)

2. Pasal 3 ayat (1) sampai dengan ayat (5) Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2025 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor
3. Pasal 3 ayat (1) dan Pasal 6 hingga Pasal 8 ayat (1) sampai dengan ayat (4) Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor. Pasal 3 ayat (1) yang menyatakan bahwa Perusahaan yang mengimpor Kendaraan Bermotor dalam bentuk utuh (*Completely Built Up/ CBU*) wajib melakukan pendaftaran Tipe dan Varian. Berdasarkan Pasal 6 menyatakan bahwa Pendaftaran Tipe dan Varian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan untuk:
 - a. keperluan uji tipe Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; atau
 - b. impor.

Berdasarkan Pasal 7 menyatakan bahwa Perusahaan mengajukan permohonan pendaftaran Tipe dan Varian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 kepada Direktur Jenderal melalui SII Nas (Sistem Informasi Industri Nasional). Menurut Pasal 8 ayat (1) sampai dengan ayat (4) menyatakan bahwa Permohonan pendaftaran Tipe dan Varian untuk keperluan uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a diajukan dengan melampirkan dokumen:

- a. formulir isian permohonan dengan menggunakan format sesuai Formulir A sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini;
- b. penjelasan NIK atau tanda bukti penerapan VIN minimal 9 (sembilan) karakter pertama secara berurutan beserta penjelasannya serta dilengkapi dengan keterangan tahun pembuatan pada karakter kesepuluh, yang dibuat oleh pabrik atau pemasok Kendaraan Bermotor dari negara asal;
- c. rencana impor untuk 1 (satu) tahun;

- d. gambar/brosur yang diterbitkan oleh pabrik atau penyedia yang berisi spesifikasi teknis dari Tipe yang didaftarkan;
- e. Nomor Induk Berusaha (NIB);
- f. surat pernyataan jaminan mutu dan layanan purna jual yang dibuat oleh importir dan disahkan oleh notaris sesuai Tipe dan Varian, dengan menggunakan format sesuai Formulir B sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini; dan
- g. pernyataan harga *Freight On Board* (FOB) dengan dibubuhinya materai yang dibuat oleh importir yang bersangkutan sesuai dengan Tipe dari Kendaraan Bermotor yang diimpor, dengan menggunakan format sesuai Formulir C sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang mempsikan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Berdasarkan Pasal 8 ayat (2) Permohonan pendaftaran Tipe dan Varian untuk keperluan uji tipe wajib mencantumkan NIK secara lengkap (*full digit*) untuk keselumhan karakter. Pasal 8 ayat (3) menyatakan bahwa Dalam hal Kendaraan Bermotor berasal dari negara yang menerapkan sistem penomoran NIK tersendiri, penjelasan NIK atau tanda bukti penerapan NIK sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b paling sedikit memuat informasi kelompok identifikasi pembuat Kendaraan Bermotor Dunia (World Manufacturer Identifier) dan kelompok penjelasan Kendaraan Bermotor. Berdasarkan Pasal 8 ayat (4) menyatakan Dalam hal penjelasan NIK sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b tidak mencantumkan tahun pembuatan pada karakter kesepuluh, perusahaan pemohon melampirkan pemyataan tahun pembuatan yang diterbitkan oleh pabrik pembuat/prinsipal atau pemasok luar negeri.

4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 202/ PMK.04/ 2019 tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai Berupa Kendaraan Bermotor dalam Bentuk Jadi (*Completely Built Up*) yang berfokus pada pengeluaran barang impor kendaraan bermotor *completely built up* (CBU)

5. Bea masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI)

1. Bea Masuk (BM)

tarif bea masuk yang dikenakan berdasarkan *Harmonized Code (HS Code)* dalam Lampiran III Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 26/ PMK.010/ 2022 tentang Klasifikasi dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor untuk mobil penumpang (*HS Code* 8702) sebesar 5% hingga 50% sedangkan sepeda motor (*HS Code* 8711) sebesar 10% hingga 40%.

2. Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Impor

Berdasarkan Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 131 Tahun 2024 tentang Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai Atas Impor Barang Kena Pajak, Penyerahan Brang Kena Pajak, Penyerahan Jasa Kena Pajak, Pemanfaatan Barang Kena Pajak Tidak Berwujud dari Luar Pabean di dalam Daerah Pabean, dan Pemanfaatan Jasa Kena Pajak dari Luar Daerah Pabean di dalam Daerah Pabean PPN dihitung dengan cara mengalikan tarif 12% dengan Dasar Pengenaan Pajak berupa harga jual atau nilai impor.

3. Pajak Penghasilan (PPh) Impor

Berdasarkan PPh Pasal 22 bagi importir yang menggunakan Angka Pengenal Importir (API) pajak yang dikenakan sebesar 2,5% dari nilai impor, sedangkan untuk importir *non-API* sebesar 7,5% dari nilai impor.

4. Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM)

Berdasarkan Lampiran I Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 42/ PMK.010/2022 tentang Penetapan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah dan Tata Cara Pengenaan, Pemberian dan Penatausahaan Pembebasan, dan Pengembalian Pajak Penjualan atas Barang Mewah terdapat uraian pengenaan pajak kendaraan bermotor penumpang berdasarkan kapasitas mesin sebagai berikut:

1. Kendaraan kurang dari 3.000 cc termasuk kendaraan *hybrid* dengan tarif PPnBm sebesar 15% hingga 40%.

2. Kendaraan melebihi 3.000 cc tetapi tidak melebihi 4.000 cc termasuk kendaraan *hybrid* dengan tarif PPnBM sebesar 40% hingga 70%.
 3. Kendaraan melebihi dari 4.000 cc dengan tarif PPnBM 95%
 4. Kendaraan bermotor hanya dengan penggerak motor Listrik dengan tarif PPnBm 15%.
 5. Kendaraan bermotor roda 2 atau 3 melebihi 250 cc tidak melebihi 500 cc dengan tarif PPnBM sebesar 60%.
 6. Kendaraan bermotor roda 2 atau 3 melebihi 500 cc dengan tarif PPnBM sebesar 95%.
6. Pasal 18, Pasal 55 ayat (5), dan Pasal 63 ayat (3) sampai dengan ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 23 Tahun 2021 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor yang berfokus pada uji tipe dan sertifikasi kendaraan bermotor. Berdasarkan Pasal 18 menyatakan bahwa Pengujian layak jalan terhadap Kendaraan Bermotor dalam bentuk landasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 paling sedikit meliputi:
- a. uji emisi gas buang;
 - b. uji kebisingan suara;
 - c. uji efisiensi rem utama dan rem parkir;
 - d. uji kincup roda depan;
 - e. uji tingkat suara klakson;
 - f. uji daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - g. uji radius putar;
 - h. uji akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - i. uji berat Kendaraan Bermotor; dan
 - j. pengukuran dimensi.

Berdasarkan Pasal 55 ayat (5) menyatakan bahwa Pelaksanaan pemeriksaan Varian Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan dengan cara membandingkan fisik Kendaraan Bermotor yang telah memiliki SUT serta dalam Pasal 63 ayat (3) menyatakan bahwa Setiap unit Kendaraan Bermotor

yang telah diregistrasikan tipenya sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan SRUT oleh Direktur Jenderal dan dalam ayat (4) menyatakan bahwa SRUT sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenakan biaya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Pasal 18 dan Pasal 47 Peraturan Polisi Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang berfokus pada registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam hal Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Sesuai dengan Pasal 18 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor menyatakan bahwa Penerbitan BPKB baru untuk Ranmor impor CBU, harus memenuhi persyaratan:
 - a. mengisi formulir permohonan;
 - b. melampirkan:
 1. tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (6) huruf b;
 2. surat kuasa bermeterai cukup dan fotokopi kartu tanda penduduk yang diberi kuasa bagi yang diwakilkan;
 3. faktur Ranmor;
 4. sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan atau Vehicle Identification Number;
 5. dokumen pemberitahuan impor barang;
 6. surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat bea dan cukai yang berwenang, dalam bentuk:
 - a) formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk;
 - b) formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk;

- c) surat keterangan pemasukan Ranmor dari luar daerah pabean ke kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas sesuai peraturan menteri keuangan;
- 7. SUT;
- 8. SRUT;
- 9. surat tanda pendaftaran tipe untuk keperluan impor dari kementerian perindustrian;
- 10. hasil penelitian keabsahan mengenai surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Kakorlantas Polri;
- 11. surat keterangan rekondisi dari perusahaan yang memiliki izin rekondisi yang sah dilengkapi dengan surat izin impor dari kementerian perdagangan, untuk impor Ranmor bukan baru;
- 12. surat izin penyelenggaraan untuk angkutan umum dan/atau izin trayek dari instansi yang berwenang, untuk impor Ranmor yang digunakan sebagai angkutan umum; dan
- 13. hasil Cek Fisik Ranmor.

Berdasarkan Pasal 47 Peraturan Polisi Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor menyatakan bahwa Penerbitan STNK baru untuk Ranmor impor CBU, harus memenuhi persyaratan:

- a. mengisi formulir permohonan;
- b. melampirkan:
 - 1. tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (6) huruf b;
 - 2. surat kuasa bermeterai cukup dan fotokopi Kartu Tanda Penduduk yang diberi kuasa bagi yang diwakilkan;
 - 3. faktur Ranmor;
 - 4. sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan atau *Vehicle Identification Number*;
 - 5. dokumen pemberitahuan impor barang;

6. surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat Bea dan Cukai yang berwenang, dalam bentuk:
 - a. formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk;
 - b. formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk; atau
 - c. surat keterangan pemasukan Ranmor dari luar daerah pabean ke kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas sesuai peraturan menteri keuangan;
 7. SUT;
 8. SRUT;
 9. surat tanda pendaftaran tipe untuk keperluan impor dari kementerian perindustrian;
 10. hasil penelitian keabsahan mengenai surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Kakorlantas Polri;
 11. surat keterangan rekondisi dari perusahaan yang memiliki izin rekondisi yang sah dilengkapi dengan surat izin impor dari kementerian perdagangan, untuk impor Ranmor bukan baru;
 12. surat izin penyelenggaraan untuk angkutan umum dan/atau izin trayek dari instansi yang berwenang, untuk impor Ranmor yang digunakan sebagai angkutan umum;
 13. hasil Cek Fisik Ranmor; dan
 14. tanda bukti pendaftaran BPKB.
8. Klasifikasi Baku Lapangan Usaha (KBLI)
Kode KBLI 45101 (perdagangan besar mobil baru) merupakan langkah fundamental dalam menentukan jenis perizinan berusaha yang akan diperoleh melalui sistem OSS.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan suatu proses sistematis yang pada dasarnya terdapat identifikasi masalah, analisis masalah, berdasarkan pemikiran kritis. Pendekatan yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan menggunakan pendekatan terhadap permasalahan dengan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris.

3.1.1 Pendekatan Yuridis Normatif

Pendekatan secara yuridis normatif pada penelitian hukum ini dilakukan berdasarkan pustaka hukum dengan cara mempelajari dasar-dasar hukum serta peraturan-peraturan perundangan dan kebijakan yang berhubungan dengan Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang *Non-Agen Tunggal Pemegang Merek (Non-ATPM)*. Pendekatan dengan kepustakaan dengan mempelajari dokumen-dokumen yang ada seperti peraturan perundang-undangan dan kebijakan serta buku-buku yang berhubungan pada penelitian ini.

3.1.2 Pendekatan Yuridis Empiris

Pendekatan secara Yuridis Empiris pada penelitian hukum ini dilakukan berdasarkan pemberlakuan atau implementasi hukum yang ada. Peneliti melakukan penelitian ini dengan wawancara lapangan kepada beberapa instansi yang terlibat dalam usaha impor kendaraan bermotor penumpang guna mendapatkan informasi yang dapat dipercaya kebenarannya serta akurat.

3.2 Sumber Data

Dalam penelitian ini, data yang digunakan berdasarkan sumber dari data primer dan data sekunder:

3.2.1 Data Primer

Data pada penelitian ini diperoleh secara langsung berdasarkan penelitian lapangan dengan wawancara kepada:

1. Pelaku usaha importir umum kendaraan bermotor penumpang *non-ATPM*
2. Kepala Biro Hukum Sekretaris Kementerian Perdagangan
3. Direktur Industri Maritim, Alat Transportasi, dan Alat Pertahanan
4. Kepala Seksi Impor IV Direktorat Teknis Kepabeanan
5. Kepala Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor
6. Kepala Seksi STNK Subdit Regident Ditlantas Polda Metro Jaya

3.2.2 Data Sekunder

Data pada penelitian ini diperoleh berdasarkan dengan mempelajari dasar-dasar hukum, peraturan perundang-undangan dan kebijakan, serta kepustakaan-kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas. Data sekunder yang digunakan antara lain sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan sebagai acuan hukum yang memiliki sifat mengatur serta mengikat dan dibuat oleh instansi negara yang berwenang sebagai berikut:

- 1.1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan
- 1.2 Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan
- 1.3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 1.4 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan
- 1.5 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

- 1.6 Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 1.7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko
- 1.8 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- 1.9 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2022 tentang Neraca Komoditas
- 1.10 Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan/atau Jasa
- 1.11 Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor
- 1.12 Peraturan Menteri Keuangan Republik Nomor 202/PMK.04/2019 tentang Pengeluaran Barang Untuk Dipakai Berupa Kendaraan Bermotor dalam Bentuk Jadi (Completely Built Up)
- 1.13 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 26/PMK.010/2022 tentang Klasifikasi dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor
- 1.14 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 42/PMK.010/2022 tentang Penetapan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah
- 1.15 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 2023 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat
- 1.16 Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2025 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor
- 1.17 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 131 Tahun 2024 tentang Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai Atas Impor Barang Kena Pajak
- 1.18 Peraturan Polisi Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

2. Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan hukum yang memuat tentang penjelasan bahan hukum primer seperti peraturan perundang-undangan, buku hukum, jurnal hukum, dan kepustakaan cetak maupun media elektronik yang berkaitan dengan perizinan, kepabeanan, dan perpajakan.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan-bahan hukum yang memberikan informasi berupa kamus hukum maupun ensiklopedia berkaitan dengan hukum primer dan sekunder.

3.3 Prosedur Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengumpulan data terstruktur melalui wawancara kepada pihak yang memiliki kewenangan dan dapat dipercaya terhadap sumber data yang diberikan pada penelitian ini dan studi dokumen hukum secara sistematis.

3.4 Pengolahan Data

Data primer dan data sekunder yang terkumpul pada penelitian ini, akan dirumuskan melalui tahap-tahap sebagai berikut:

1. Data-data penelitian yang telah diperoleh diperiksa secara seksama sehingga meminimalisir kesalahan maupun kekurangan dalam penulisan yang berkaitan dengan kelengkapan, kebenaran, dan kejelasan uraian penulisan.
2. Penyusunan data secara sistematis guna memudahkan analisis data berdasarkan pokok-pokok permasalahan yang ada.
3. Menguraikan, menghubungkan, membandingkan, serta mendeskripsikan data kemudian dapat ditarik Kesimpulan.

3.5 Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis data yang digunakan menggunakan metode analisis kualitatif berdasarkan pengumpulan data-data dengan wawancara, menyaring informasi yang relevan, menguraikan data, menghubungkan data, membandingkan

data, serta mendeskripsikan data untuk mendapatkan gambaran yang jelas serta terperinci mengenai Perizinan Impor Kendaraan Bermotor Penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek (Non-ATPM).

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut:

Perizinan impor kendaraan bermotor penumpang Non-Agen Tunggal Pemegang Merek (Non-ATPM) telah diatur secara umum dalam reformasi regulasi izin usaha termasuk impor melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko yang bertujuan meningkatkan efisiensi, transparansi, terintegrasi sistem, serta mekanisme fiktif-positif. Meskipun peraturan pemerintah tersebut menjanjikan peningkatan efisiensi dan transparansi, dampak nyata terhadap perizinan impor kendaraan bermotor sangat ditentukan oleh sejauh mana regulasi teknis turunannya berperan.

Berdasarkan regulasi teknis turunannya, terdapat beberapa instansi yang saling berkoordinasi dan memiliki hak wewenang serta akses dalam proses perizinan ini meliputi syarat-syarat permohonan izin usaha, ketentuan larangan dan pembatasan, serta regulasi-regulasi teknis dari beberapa instansi yang berwenang agar kendaraan tersebut dapat diizinkan untuk diimpor ke Indonesia dan *road legal* seperti pemenuhan prosedur, hingga pengawasan dan penegakan hukum serta evaluasi. Walaupun pemerintah telah meregulasi peraturan yang telah ditetapkan, dalam implementasinya masih terdapat ketidaksederhanaan pada proses perizinan yang menjadikan faktor penghambat kegiatan usaha, sistem teknis verifikasi yang belum terintegrasi, serta terdapat antar peraturan saling tumpang tindih sehingga menimbulkan ketidakharmonisan terhadap prinsip koordinasi antar instansi.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis menyarankan hal-hal sebagai berikut: Pemerintah bersama kementerian atau instansi terkait perlu mengupayakan lagi terkait koordinasi teknis turunannya yang meliputi peraturan, syarat dan ketentuan, serta prosedur mengenai izin maupun impor dalam bidang kendaraan bermotor agar proses perizinan ini dapat sesuai dengan tujuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko yang bertujuan meningkatkan efisiensi, transparansi, terintegrasi sistem, serta mekanisme fiktif-positif. Pengupayaan pemerintah bersama kementerian atau instansi dalam mengoptimalkan lebih lanjut terkait integrasi serta harmonisasi lintas instansi maupun peraturan ini bertujuan untuk memberikan jaminan kemudahan kepada pelaku usaha terhadap proses perizinan secara administratif sehingga meminimalisir tindakan yang melanggar hukum serta menjamin keselarasan dan keterpaduan terhadap peraturan. Upaya ini merupakan langkah untuk mewujudkan prinsip good governance dalam penyelenggaraan perizinan publik.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Ardiansyah, 2023, *Hukum Perizinan*, Yogyakarta, Deepublish
- Atmosudirjo, Prajudi, 1981, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Ghalia Indonesia
- Hasni, 2008, *Hukum Penataan Ruang dan Penatagunaan Tanah*, Jakarta, Raja Grafindo Persada
- Joni dan Diyah, 2024, *Hukum Perizinan*, Semarang, Yayasan Prima Agus Teknik bekerja sama dengan Universitas Sains & Teknologi Komputer
- M., Philipus, 1993, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya, Yuridika
- Ridwan, Juniarso, dan Sodik, 2012, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Publik*, Bandung, Nuansa
- Rimbawani, Vera, 2020, *Buku Ajar Hukum Perijinan*, Surabaya, UBHARA Press
- Sadjijono, 2008, *Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*, Yogyakarta, LaksBang Pressindo
- Sadono, Sukirno, 2015, *Makroekonomi Teori Pengantar*, Jakarta, Rajawali Pers
- Sinamo, Nomensen, 2010, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Jala Permata Aksara
- Spelt, dan Berge, 1993, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya, Yundika
- Sutedi, Adrian, 2019, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*, Jakarta, Sinar Grafika
- Tjandara, Riawan, 2024, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Sinar Grafika

JURNAL

Fathoni dan S. Tisnanta, *Konstruksi Makna Izin Sebagai Instrumen Pengendalian Versus Kebijakan Kemudahan Investasi Di Provinsi Lampung, Jurnal Hukum Peraturan Vol. 1 No. 1, 2018*

J., Benny, *Ekspor dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa di Indonesia, Jurnal EMBA Vol. 1 No.4, Desember 2013*

Luhuring, Prio, dan Astuti, *Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi-Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jurnal Universitas Negeri Surabaya Vol. 8 No. 3, 2021*

Urmilasari, Evy, M., Andi, *Analisis Pelayanan Perizinan di Badan Perizinan Terpadu dan Penanaman Modal Kota Makassar, Jurnal Ilmu Pemerintahan Vol. 6 No. 1, Januari 2013*

J., Benny, *Ekspor dan Impor Pengaruhnya Terhadap Posisi Cadangan Devisa di Indonesia, Jurnal EMBA Vol. 1 No.4, Desember 2013*

Yohenson Samuel, dan Suharta, *Pengaturan ModifikasiKendaraan Bermotor di Indonesia, Jurnal Kertha Semaya Vol. 8 No. 5, Denpasar, 2020*

Luhuring, Prio, dan Astuti, *Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi-Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jurnal Universitas Negeri Surabaya Vol. 8 No. 3, 2021*

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1995 tentang
Kepabeanan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi
Pemerintahan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2008 tentang Perubahan
Keempat atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1983
tentang Pajak Penghasilan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang
Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko

Peraturan Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang
Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang
Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan
Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2022 tentang Neraca
Komoditas

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2025 tentang
Kebijakan dan Pengaturan Impor

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2022 tentang
Kebijakan dan Pengaturan Impor

Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 11/M-DAG/PER/3/2006
tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen
atau Distributor Barang dan/atau Jasa

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 202/PMK.04/2019 tentang
Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai Berupa Kendaraan Bermotor dalam
Bentuk Jadi (*Completely Built Up*)

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 141/PMK.04/2020 tentang
Pengawasan Terhadap Impor Atau Ekspor Barang Larangan Dan/Atau
Pembatasan

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 26/PMK.010/2022 tentang
Klasifikasi dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 42/PMK.010/2022 tentang
Penetapan Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas
Barang Mewah dan Tata Cara Pengenaan, Pemberian dan Penatausahaan
Pembebasan, dan Pengembalian Pajak Penjualan atas Barang Mewah

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 131 Tahun 2024 tentang
Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai Atas Impor Barang Kena Pajak,
Penyerahan Barang Kena Pajak, Penyerahan Jasa Kena Pajak, Pemanfaatan
Barang Kena Pajak Tidak Berwujud dari Luar Daerah Pabean di Dalam Daerah
Pabean, dan Pemanfaatan Jasa Kena Pajak dari Luar Daerah Pabean di Dalam
Daerah Pabean

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 23 Tahun 2021 tentang
Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang
Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan
Bermotor, dan Pajak Alat Berat

Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang
Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

WEBSITE

Gaikindo.or.id: Impor Mobil CBU ke Indonesia Januari-September 2023,
<https://www.gaikindo.or.id/impor-mobil-cbu-ke-indonesia-januari-september-2023/>, diakses pada Rabu, 18 Juni 2025 pukul 13.25 WIB

Legalitas.Org: Jenis Risiko di OSS RBA.
<https://legalitas.org/tulisan/jenis-risiko-di-oss-rba>, diakses pada Sabtu, 31 Mei 2025 pukul 20.27 WIB

Dishub Aceh: Perbedaan Kendaraan Listrik VS Kendaraan Konvensional
<https://dishub.acehprov.go.id/2024/02/05/perbedaan-kendaraan-listrik-vs-kendaraan-konvensional/>, diakses pada Selasa, 03 Juni 2025 pukul 10.04 WIB

Rewang Rencang: Definisi Agen Tunggal Pemegang Merek.
<https://rewangrencang.com/agen-tunggal-pemegang-merek/>, diakses pada Selasa, 29 April 2025 pukul 16.23 WIB

Tempo: Kisah Rudi Salim Lulusan SMA Jadi Importir Tesla dan Buggatti
<https://www.tempo.co/arsip/kisah-rudi-salim-lulusan-sma-jadi-importir-tesla-dan-buggatti-790238>, Diakses pada Rabu, 11 Juni 2025 pukul 02.54 WIB

IDN Times: Perbedaan ATPM dan Importir Umum, Cek Dulu sebelum Beli Mobil
<https://www.idntimes.com/automotive/car/perbedaan-atpm-dan-importir-umum-cek-dulu-sebelum-beli-mobil-c1c2-01-spf5w-8qkjjc>, diakses pada Selasa, 10 Juni 2025 pukul 07.19 WIB

Direktorat Jenderal Pajak: PPh Pasal 22.
<https://www.pajak.go.id/en/node/34299>, diakses pada Kamis, 1 Mei 2025 pukul 03.41 WIB

Gaikindo.or.id: Indonesia Automobile Industry Data
<https://www.gaikindo.or.id/indonesian-automobile-industry-data/>, diakses pada Sabtu, 29 Agustus 2025 pukul 06.12 WIB

OSS.go.id: Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2020
<https://oss.go.id/informasi/kbli-detail/a18ad811-4176-4040-b54474e42fe180f0>, diakses pada Selasa, 11 September 2025 pukul 20.52 WIB