



Aspek hukum pemberian insentif pajak terhadap penanaman modal asing secara langsung pada sektor manufaktur *electric vehicle* di Indonesia: Analisis hukum investasi Hyundai dan BYD di Indonesia

Alan Destavian

Universitas Indonesia

alandestavian@gmail.com

Info Artikel :

Diterima :

20 Juni 2025

Disetujui :

11 Juli 2025

Dipublikasikan :

31 Juli 2025

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis aspek hukum pemberian insentif pajak terhadap penanaman modal asing secara langsung (*Foreign Direct Investment/FDI*) pada sektor manufaktur kendaraan listrik (*Electric Vehicle/EV*) di Indonesia dengan studi kasus Hyundai dan BYD. Melalui metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan konseptual, penelitian ini menelaah dasar hukum, bentuk insentif fiskal dan non-fiskal, serta kewajiban investor sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 jo. 79 Tahun 2023, dan Peraturan BKPM Nomor 6 Tahun 2023 jo. 1 Tahun 2024. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemberian insentif fiskal seperti *tax holiday*, pembebasan bea masuk, dan PPN ditanggung pemerintah merupakan kebijakan bersyarat yang menjamin keseimbangan antara kepastian hukum bagi investor dan kedaulatan negara. Temuan ini menegaskan bahwa kebijakan insentif investasi di sektor EV mendukung pembangunan berkelanjutan dengan prinsip non-diskriminasi dan kepastian hukum yang selaras dengan hukum internasional investasi.

Kata kunci: Investasi Asing, Insentif Pajak, Kendaraan Listrik, Kepastian Hukum, Hukum Investasi

ABSTRACT

This study analyzes the legal aspects of providing tax incentives for foreign direct investment (FDI) in the electric vehicle (EV) manufacturing sector in Indonesia with a case study of Hyundai and BYD. Through normative legal research methods with a legislative and conceptual approach, this study examines the legal basis, forms of fiscal and non-fiscal incentives, and investor obligations in accordance with Law Number 25 of 2007, Presidential Regulation Number 55 of 2019 jo. 79 of 2023, and BKPM Regulation Number 6 of 2023 jo. 1 of 2024. The results of the study show that the provision of fiscal incentives such as tax holidays, import duty exemptions, and VAT borne by the government is a conditional policy that ensures a balance between legal certainty for investors and state sovereignty. These findings confirm that investment incentive policies in the EV sector support sustainable development with the principles of non-discrimination and legal certainty that are in line with international investment law.

Keywords: Foreign Investment, Tax Incentives, Electric Vehicles, Legal Certainty, Investment Law



©2025 Alan Destavian. Diterbitkan oleh Arka Institute. Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi Creative Commons Attribution NonCommercial 4.0 International License.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

PENDAHULUAN

Penanaman modal asing secara langsung (*Foreign Direct Investment/FDI*) memegang peranan penting dalam mendorong industrialisasi di Indonesia, termasuk di dalam industri otomotif. Hal ini tercermin dari banyaknya kendaraan bermotor dari berbagai macam merek yang ada di Indonesia, baik yang berasal dari benua Asia, Eropa, dan bahkan Amerika. Tonggak sejarah penanaman modal asing pada bidang otomotif salah satunya dimulai dari kerja sama antara Toyota Motor Corporation dan PT Astra International dengan mendirikan PT Toyota-Astra Motor (PT TAM) yang memproduksi mobil Toyota Kijang sebagai mobil pertama yang dijual ke pasar Indonesia (Luhulima, 2012).

Saat ini, telah banyak merek mobil yang masuk ke pasar Indonesia melalui masing-masing Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM). Sesuai data terbaru, pada periode bulan Januari sampai dengan Agustus tahun 2025 ini, Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) merilis daftar 10 merek mobil terlaris di Indonesia, dari 10 merek yang terdaftar, terdapat 3 merek yang mencuri perhatian, yaitu BYD yang berada pada urutan ke-6 dengan penjualan 18.989 unit, Hyundai pada urutan ke-9 dengan penjualan 13.828 unit, dan Chery yang berada pada urutan ke-10 dengan penjualan 13.055 unit (Bloomberg, 2025). Penjualan mobil tersebut menggambarkan adanya perkembangan mobil listrik di Indonesia, termasuk meningkatnya pengguna mobil listrik oleh masyarakat di Indonesia.

Pionir masuknya mobil listrik pertama di Indonesia adalah Wuling Motor melalui PT SGMW Motor Indonesia. Wuling motor mulai membangun pabrik pertamanya di Indonesia pada tanggal 20 Agustus 2015 dan beroperasi pada tanggal 11 Juli 2017. Pabrik ini berlokasi di Greenland International Industrial Center di Cikarang, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat yang dibangun di atas lahan seluas 600.000 m² termasuk *Supplier Park* (Wuling, 2025). Selanjutnya, Hyundai membuat pabrik yang didirikan pada tahun 2019, seluas 8,35 juta kaki persegi (77,6 hektar) yang berada di Kota Deltamas, Bekasi, yang akan dioperasikan oleh PT Hyundai Motor Manufacturing Indonesia (PT HMMI) (Hyundai Indonesia, 2025). Selanjutnya, yang paling baru adalah Perusahaan otomotif asal China, BYD Auto Industry Co, Ltd., melalui PT BYD Auto Indonesia berinvestasi sebesar Rp16,3 triliun di Indonesia, yang mana investasi ini dilakukan melalui pembangunan pabrik di Subang Smartpolitan, dengan target penyelesaian dan mulai produksi pada akhir tahun 2026 (Rachman, 2025).

Sejalan dengan banyaknya investasi asing yang masuk di Indonesia pada manufaktur bidang *Electric Vehicle* (EV), hal ini juga turut meningkatkan penggunaan EV oleh masyarakat ataupun konsumen di Indonesia. Hal ini tidak terlepas dari komitmen Pemerintah Indonesia untuk menurunkan gas emisi rumah kaca sebagaimana Indonesia telah meratifikasi *Paris Agreement to The United Nations Framework Convention Climate Change* melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016. Dalam rangka mempercepat tujuan Pemerintah untuk merealisasikan *Net Zero Emission* (NZE) dan program dekarbonisasi, maka salah satu dari keputusan dari Pemerintah Indonesia adalah melakukan penyusunan kebijakan untuk mendorong terciptanya ekosistem kendaraan listrik (*electric vehicle*) di Indonesia dengan menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan beserta perubahannya pada Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 (Perpres 55 Tahun 2019).

Selain itu, ditambah dengan adanya insentif lainnya yang dicanangkan oleh Pemerintah Indonesia, baik dari sisi fiskal, seperti diberikannya keringanan atau bahkan pembebasan pajak-pajak oleh Pemerintah Indonesia, fasilitas impor barang masuk, insentif atas Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN). Maupun dari sisi non fiskal seperti percepatan pemberian izin usaha, kemudahan dalam mendapatkan lahan untuk industri, dan kemudahan-kemudahan lain yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia kepada investor asing. Kemudahan ini diharapkan mampu meningkatkan iklim investasi dalam negeri. Sehingga, nantinya juga akan mendukung komitmen Indonesia dalam isu perubahan iklim sesuai COP-26 di Glasgow dengan menetapkan target pencapaian Net Zero Emission (NZE) pada tahun 2060 (BRIN, 2022).

Pendekatan yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan investasi asing pada manufaktur EV ini tentu sebagai langkah konkret Pemerintah untuk mendukung perubahan iklim dunia. Kerja sama yang dilakukan antara Pemerintah Indonesia dengan masing-masing manufaktur EV seperti PT HMMI dan PT BYD Auto Indonesia serta dengan manufaktur EV lainnya ini tentu harus selaras dengan kepentingan nasional. Selain pelaksanaan Kerja Sama tersebut harus memenuhi peraturan-peraturan yang berlaku Indonesia terutama terkait dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal (UU 25 Tahun 2007) serta peraturan terkait lainnya, hal tersebut juga harus selaras dengan ketentuan dan prinsip yang berlaku di Internasional. Indonesia sebagai *host country* diharapkan mampu memberikan keadilan bagi semua negara yang berinvestasi di Indonesia tanpa membedakan perlakuan antara negara satu dengan negara lainnya, termasuk pembedaan perlakuan dengan perusahaan yang ada di dalam negeri.

Dengan demikian, proses penanaman modal di Indonesia, terutama pada bisnis manufaktur EV ini dapat berkembang dengan pesat. Selain mendorong perkembangan bisnis EV itu sendiri, dengan banyak masuknya manufaktur EV ini diharapkan juga mampu memberikan dampak untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia, termasuk pada terserapnya tenaga kerja Indonesia.

Lebih lanjut, hal ini juga memberikan dampak yang besar bagi Indonesia untuk turut mengembangkan bisnis manufaktur EV di dalam negeri dengan adanya alih teknologi. Adapun keselarasan yang timbul akibat kerja sama ini perlu dijaga supaya tidak ada konflik ataupun sengketa ke depannya. Sehingga, Indonesia bersama dengan perusahaan-perusahaan manufaktur EV global dapat terus melakukan kerja sama, agar hal-hal baik yang sudah dibangun ini tidak terhenti di tengah jalan akibat terjadinya sengketa ataupun tidak terciptanya kepastian hukum bagi perusahaan manufaktur EV global dalam berinvestasi di Indonesia.

Studi sebelumnya telah membahas peran kebijakan insentif dan investasi asing dalam konteks pembangunan berkelanjutan. Menurut Sornarajah (2010), dalam konteks teori Undang-Undang Investasi Internasional, negara tuan rumah berhak untuk mengatur investasi asing selama menghormati prinsip perlakuan yang adil (fair and equitable treatment). Studi tambahan oleh Kiki Septia Ihwan et al. (2025) menemukan bahwa, selain mempercepat upaya pemerintah untuk mengurangi emisi karbon dioksida, kebijakan insentif untuk kendaraan listrik menghasilkan peningkatan permintaan. Terlepas dari fakta bahwa sejumlah penelitian telah mempelajari hubungan antara investasi, insentif, dan pembangunan berkelanjutan, tidak banyak penelitian yang secara khusus mempelajari aspek hukum pemberian insentif pajak terhadap penanaman modal asing langsung di sektor manufaktur kendaraan listrik. Studi kasus Hyundai dan BYD di Indonesia adalah fokus utama dari penelitian ini. Penelitian ini baru-baru ini mengkaji hukum investasi dengan mempertimbangkan penerapan prinsip-prinsip hukum nasional dan internasional untuk mengimbangi kepastian hukum bagi investor asing dan kedaulatan negara dalam mengatur kebijakan fiskal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memeriksa dasar hukum dan pelaksanaan insentif pajak yang diberikan kepada sektor manufaktur kendaraan listrik di Indonesia dan sejauh mana kebijakan tersebut memberikan keamanan hukum yang sesuai dengan undang-undang investasi nasional dan internasional. Secara teoretis, penelitian ini membantu memperkaya penelitian tentang hukum investasi yang berkaitan dengan integrasi antara kebijakan fiskal dan pembangunan berkelanjutan. Secara praktis, temuan penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah membuat kebijakan insentif yang adil, jelas, dan berorientasi pada keseimbangan antara kepentingan investor dan kepentingan nasional.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian hukum doktrinal, yaitu metode penelitian yang sifatnya normatif, didasarkan pada pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bawa data yang digunakan dalam engkaji masalah yang diteliti adalah meliputi Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal sebagaimana telah diubah sebagian dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang. Ditambah dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan beserta perubahannya Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 79 Tahun 2023 dan peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan Pemberian Insentif atas percepatan program EV di Indonesia. Adapun bahan penelitian primer didasarkan pada peraturan perundang-undangan, buku-buku dan karya ilmiah dari peneliti/ahli hukum di Indonesia ataupun dunia berkaitan dengan Hukum Investasi. Data yang diperoleh akan dikaji dengan cara studi kepustakaan dan akan dikaji secara normatif untuk dapat menarik kesimpulan atas isu hukum yang dibahas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Aspek Hukum Penanaman Modal Asing berdasarkan Hukum Indonesia

Untuk mempercepat pembangunan ekonomi nasional, diperlukan suatu instrumen dalam menambah modal guna memutar roda ekonomi. Salah satu instrumen yang dimaksud adalah dengan melakukan penanaman modal, baik modal dalam negeri maupun modal yang berasal dari luar negeri (asing). Modal ini digunakan sebagai alat untuk mengolah potensi ekonomi yang berasal dari sumber daya yang ada di Indonesia, menjadi sebuah barang produksi yang memiliki nilai ekonomis yang tinggi. Selain itu, dalam rangka menghadapi tuntutan ekonomi global, serta dengan mempertimbangkan keterlibatan Indonesia dalam kancan ekonomi dunia, maka Indonesia perlu menciptakan iklim penanaman modal yang kondusif, promotif, dan memberikan kepastian hukum serta keadilan kepada semua investor dengan tetap memperhatikan dan mempertahankan kepentingan nasional.

Berdasarkan hal tersebut, dalam tujuannya untuk menata kembali peraturan terkait penanaman modal, Pemerintah Indonesia telah menerbitkan UU 25 Tahun 2007 sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri. Lebih lanjut, pada tahun 2023 telah terbit Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (UU 6 Tahun 2023). Penyesuaian UU 25 Tahun 2007 dengan terbitnya UU 6 Tahun 2023 ini merupakan inisiatif Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan iklim investasi di Indonesia. Adapun poin utama UU 6 Tahun 2023 ini adalah terkait dengan penyederhanaan persyaratan investasi sebagaimana diatur dalam Pasal 26 UU 6 Tahun 2023 (Putri et al., 2024).

Sebelum membahas lebih lanjut, perlu diketahui bersama terkait dengan pendapat Sornarajah mengenai definisi penanaman modal asing (*foreign direct investment*) adalah sebagai berikut:

“Foreign investment involves the transfer of tangible or intangible assets from one country into another country for the purpose of their use in that country to generate wealth under the total or partial control of the owner of the assets.” (Sornarajah, 2012).

Dalam hukum positif di Indonesia, terdapat pengaturan mengenai definisi penanaman modal asing, penanam modal asing, dan modal asing berdasarkan Pasal 1 UU 25 Tahun 2007 adalah sebagai berikut:

Angka 3: *“Penanaman modal asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri.”*

Angka 6: *“Penanam modal asing adalah perseorangan warga negara asing, badan usaha asing, dan/atau pemerintah asing yang melakukan penanaman modal di wilayah negara Republik Indonesia.”*

Angka 8 UU 25/2007 *“Modal asing adalah modal yang dimiliki oleh negara asing, perseorangan warga negara asing, badan usaha asing, badan hukum asing, dan/atau badan hukum Indonesia yang sebagian atau seluruh modalnya dimiliki oleh pihak asing.”*

Sebagaimana diketahui bahwa baik Hyundai melalui PT HMMI dan BYD melalui PT BYD Auto Indonesia menjadi bukti nyata keterbukaan Indonesia terhadap investasi asing di sektor strategis, khususnya industri kendaraan listrik. Kedua perusahaan berbentuk perseroan terbatas (PT) dengan kepemilikan saham penuh. Dari sisi hukum, hal ini sah dan dilindungi berdasarkan UU 25 Tahun 2007 dan UU 40 Tahun 2007, serta Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal (Perpres 10 Tahun 2021). Pemegang saham PT HMMI dimiliki sahamnya oleh

Pasal 5 ayat (2) UU Penanaman Modal menegaskan bahwa penanaman modal asing wajib berbentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di wilayah Indonesia (Pasal 5 Ayat (2) Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal, 2016). Dengan demikian, meskipun seluruh pemegang saham PT HMMI maupun PT BYD Auto Indonesia berasal dari entitas asing, kedua PT tersebut tetap sah secara hukum. UU ini juga menekankan asas perlakuan yang sama (*non-discriminatory treatment*) sehingga investor asing memperoleh kepastian hukum setara dengan investor domestic (UU 25 Tahun 2007, 2016). Menurut Suyud Margono, rezim investasi Indonesia menganut prinsip *open door policy*, yaitu keterbukaan yang luas bagi modal asing dengan pembatasan hanya pada bidang usaha strategis (Adolf, 2019). Pandangan ini menguatkan legalitas kehadiran Hyundai dan BYD sepanjang bergerak di bidang usaha yang tidak dilarang.

Mengingat bahwa dalam menafsirkan UU 25 Tahun 2007 tersebut juga tetap memperhatikan ketentuan sektoral. Adapun peraturan yang mengatur mengenai dasar hukum pendirian PT yang berlaku di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UU 40 Tahun 2007). Dalam ketentuan Pasal 7 ayat (1) diatur bahwa sebuah PT harus memiliki dua pemegang saham atau lebih, baik perseorangan maupun badan hukum (Pasal 7 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, 2007). Tidak terdapat larangan apabila kedua pemegang saham merupakan badan hukum asing. Prinsip ini memberikan legitimasi yuridis bagi PT PMA yang seluruh sahamnya dimiliki oleh asing. Lebih lanjut, bahwa UU 40 Tahun 2007 melindungi hak pemegang saham serta menjamin kepastian hukum, sehingga keberadaan PT dengan pemegang saham

asing sepenuhnya sah sepanjang tunduk pada hukum nasional (Fuady, 2017). Oleh sebab itu, PT HMMI dan PT BYD Auto Indonesia tetap berstatus sebagai badan hukum Indonesia, meskipun para pemegang sahamnya berasal dari luar negeri (asing).

Namun perlu diingat bahwa dalam pelaksanaan PMA ini masih bergantung pada ketentuan Pasal 12 ayat (4) UU 25 Tahun 2007, yang pada intinya mengatur bahwa terdapat kriteria dan persyaratan bidang usaha yang tertutup dan yang terbuka yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Presiden (UU 25 Tahun 2007, 2016). Pada prinsipnya, Perpres 10 Tahun 2021 membuka hampir seluruh bidang usaha bagi penanaman modal asing, kecuali beberapa sektor yang dicadangkan bagi Usaha mikro Kecil dan Menengah (UMKM) atau hanya untuk pemerintah, yang mana industri kendaraan listrik termasuk dalam daftar prioritas investasi, sehingga dapat dimiliki 100% oleh asing serta berhak memperoleh fasilitas berupa insentif fiskal seperti *tax holiday* dan insentif non-fiskal seperti kemudahan dalam proses perizinan. Analisis Raras Andhi dalam Jurnal *Rechtsvinding* menegaskan bahwa UU 6 Tahun 2023 dan Perpres 10 Tahun 2021 ini memperluas kesempatan kepemilikan asing penuh dengan memberikan kepastian lebih jelas terhadap bidang usaha yang terbuka (Mahersaputri & Aprian, 2022). Hal ini memperkuat legitimasi Hyundai dan BYD dalam mendirikan PT dengan kepemilikan asing penuh. Merujuk pada 3 pilar utama terkait dengan Penanaman Modal Asing tersebut, bahwa hukum investasi Indonesia sejalan dengan tren liberalisasi global, di mana keterbukaan bagi investor asing justru diarahkan untuk memperkuat pembangunan ekonomi nasional (Adolf, 2019). Maka, pendirian PT HMMI dan PT BYD Auto Indonesia dapat dipandang bukan hanya sah secara hukum, tetapi juga sesuai dengan arah kebijakan strategis pemerintah. Sebagaimana disampaikan sebelumnya bahwa Pemerintah berkomitmen merealisasikan NZE pada tahun 2060, salah satunya dengan membangun ekosistem EV di Indonesia.

Aspek Hukum Pemberian Insentif bagi Manufaktur EV di Indonesia, termasuk insentif yang diterima Hyundai dan BYD

Industri kendaraan listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*) adalah sektor strategis dalam kebijakan transisi energi dan pembangunan berkelanjutan Indonesia. Pemerintah telah merumuskan kombinasi insentif fiskal maupun non-fiskal untuk menarik investasi asing dan memperkuat rantai pasok domestik terkait dengan bisnis manufaktur EV/BEV. Hyundai dan BYD, sebagai pemain global, telah memanfaatkan kebijakan ini melalui investasi mereka di Indonesia. Pemerintah Indonesia membuka peluang bagi investor asing untuk masuk ke dalam industri EV yang akan dikembangkan di Indonesia.

Dalam kerangka hukum nasional di Indonesia, secara prinsip pemberian insentif ataupun fasilitas dari Pemerintah Indonesia kepada PT PMA ini didasarkan pada Pasal 18 UU 25 Tahun 2007, yang mana fasilitas tersebut kaitannya dengan pembebasan dan/atau pengurangan/keringanan pajak-pajak kepada investor baru maupun investor industri pionir (UU 25 Tahun 2007, 2016). Selanjutnya, secara khusus, atas pelaksanaan percepatan pengembangan bisnis manufaktur EV/BEV ini didasarkan pada ketentuan sebagaimana diatur dalam Perpres 55 Tahun 2019 *jo.* Perpres 79 Tahun 2023, yang pada intinya mengatur terkait dengan standar teknis pengembangan EV, syarat TKDN, dan adanya pemberian insentif kepada investor yang masuk dalam bisnis manufaktur EV/BEV ini. Selain itu, dalam pelaksanaan Perpres 79/2023 juga diatur secara lebih luas terkait dengan pemberian insentif dan pemberian fasilitas atau insentif non-fiskal untuk kemudahan perizinan dan juga Pembangunan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU).

Selain kedua peraturan tersebut, terdapat aturan-aturan lain sebagai pendukung atas kebijakan Pemerintah Indonesia dalam mendorong iklim investasi pada sektor Manufaktur EV/BEV, diantaranya, Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 188/PMK.010/2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 Tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin Serta Barang Dan Bahan Untuk Pembangunan Atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal (PMK 188 Tahun 2015), Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 7 Tahun 2020 tentang Rincian Bidang Usaha dan Jenis Produksi Industri Pionir serta Tata Cara Pemberian Fasilitas Pengurangan Pajak Penghasilan Badan (Per-BKPM 7/2020), Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 130/PMK.010/2020 tentang Pemberian Fasilitas Pengurangan Pajak Penghasilan Badan (PMK 130/2020), Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 1 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Investasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pedoman dan Tata Kelola Pemberian

Insentif Impor dan/atau Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Empat dalam Rangka Percepatan Investasi (“Per-BKPM 6/2023” jo. “Per-BKPM 1/2024”).

Peraturan perundang-undangan ini merupakan suatu instrumen dalam mendukung pengembangan ekosistem EV/BEV di Indonesia. Artinya, bukan saja dari sisi hulu, seperti kemudahan dalam pendirian PT PMA, impor barang sampai dengan pendirian pabrik di wilayah Indonesia, tetapi juga dari sisi hilir seperti kemudahan dalam pengembangan SPKLU sebagai bahan bakar EV/BEV sampai dengan pemberian insentif untuk pengguna mobil listrik. Dengan adanya berbagai fasilitas dan insentif, baik berupa fiskal dan non fiskal, serta dari hulu sampai hilir, maka diharapkan agar ekosistem EV/BEV dapat berkembang dengan pesat dan dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia pada bisnis manufaktur EV.

Berkaitan dengan berbagai fasilitas maupun insentif yang dibuat oleh Pemerintah kepada investor yang ingin mengembangkan bisnis EV/BEV di Indonesia, maka dengan ini Pemerintah Indonesia memberikan kepastian hukum kepada investor melalui berbagai macam peraturan perundang-undangan yang ada. Hal ini diharapkan mampu menarik minat dari investor, terutama investor asing yang ingin berinvestasi di Indonesia melalui skema Penanaman Modal Asing (*Foreign Direct Investment*). Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ihwan & Revalina (2025) yang menunjukkan bahwa insentif pemerintah berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat dan investor pada kendaraan listrik (Ihwan et al., 2025). Temuan ini memperkuat argumen bahwa insentif fiskal bukan hanya instrumen hukum, tetapi juga faktor psikologis dan ekonomi. Faktor-faktor tersebut yang mempengaruhi minat investor asing maupun dari sisi masyarakat Indonesia sebagai konsumen dalam penggunaan EV/BEV di Indonesia.

Hyundai melalui entitasnya di Indonesia, seperti HMMI (Hyundai Motor Manufacturing Indonesia) dan proyek baterai bersama LG Energy Solutions, telah mendapatkan dukungan signifikan dari Pemerintah Indonesia, salah satunya melalui pemberian insentif pajak dan kemudahan prosedur bea cukai kepada Hyundai dalam proyek pembangunan pabrik baterai di Karawang (Satria & Ferdian, 2023). Insentif ini termasuk pembebasan bea masuk mesin/bahan baku impor yang digunakan dalam pembangunan fasilitas, serta penyederhanaan prosedural bea cukai agar impor komponen pendukung berjalan lancar. Hyundai juga diposisikan sebagai bagian dari skema EV yang mendapat fasilitas impor *Completely Built Unit* (CBU) atau fasilitas bea masuk 0% dan PPnBM yang ditanggung pemerintah, terutama pada fase awal sebelum produksi lokal penuh. Ini sesuai dengan ketentuan dalam Per BKPM 6 Tahun 2023. Proyek baterai cell di Karawang oleh Hyundai & LG Energy Solution adalah contoh dimana insentif fiskal dan non-fiskal bersinergi: selain bebas bea masuk mesin dan pajak, juga dukungan regulatif berupa percepatan izin tanah, fasilitas lahan, serta penyediaan infrastruktur yang memadai. Proyek ini, dengan kapasitas tahunan 10 GWh dan rencana ekspansi, menegaskan bahwa pemerintah memberikan kepercayaan hukum dan komitmen administratif kepada investor besar.

Hampir sama seperti Hyundai, BYD sebagai produsen EV Tiongkok, juga mendapatkan bagian insentif melalui skema regulatif pemerintah, diantaranya BYD menerima fasilitas impor CBU kendaraan listrik dengan bea masuk sebesar 0% dan PPnBM sebesar 0%, pada kondisi bahwa mereka memenuhi persyaratan TKDN minimal serta komitmen produksi lokal berdasarkan Per BKPM 6 Tahun 2023 jo. Permen BKPM 1 Tahun 2024. Kedepan, BYD berkomitmen untuk membangun BYD merencanakan pembangunan fasilitas produksi di Subang Smartpolitan, sebagai bagian dari komitmen lokal produksi untuk memenuhi target TKDN dan memanfaatkan insentif tetap secara berkelanjutan (Mulyana, 2025).

Pemberian insentif atas manufaktur EV di Indonesia adalah contoh bagaimana regulasi fiskal dan non-fiskal dapat saling melengkapi. Peran Pemerintah dengan memberikan fasilitas-fasilitas seperti pengurangan pajak, bebas bea masuk, kemudahan izin, serta penggunaan regulasi yang memastikan kontribusi lokal melalui TKDN dan komitmen produksi. Hyundai dan BYD sebagai contoh besar investor telah mendapatkan insentif-insentif ini sesuai regulasi Per BKPM 6 Tahun 2023 dan ketentuan terkait lainnya, dengan keseimbangan antara hak mendapatkan fasilitas dan kewajiban produksi lokal. Meski demikian, kepastian hukum jangka panjang, keadilan antar pelaku (produksi lokal melawan produksi impor), dan pengelolaan perubahan regulasi tetap menjadi aspek kritis yang harus dijaga agar investasi ini membawa manfaat maksimal bagi industri dalam negeri dan bukan sekadar insentif yang sifatnya hanya sementara.

Kewajiban Hyundai dan BYD berdasarkan ketentuan di Indonesia dikaitkan dengan prinsip Hukum Internasional

Selain kewajiban harus berbadan hukum Indonesia, mengingat bahwa kedudukan PT HMMI dan PT BYD Auto Indonesia yang berada di wilayah hukum Indonesia. Terdapat beberapa kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh Hyundai dan BYD maupun pabrikan/manufaktur EV lainnya yang berinvestasi dan beroperasi di Indonesia. Pertama adalah terkait dengan pemenuhan TKDN, sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Perpres 55 Tahun 2019 *jo*. Perpres 79 Tahun 2023 menetapkan kewajiban TKDN untuk EV/BEV beroda empat atau lebih secara bertahap, yaitu: minimal 35% hingga tahun 2021, meningkat bertahap menjadi 40% hingga 2026, selanjutnya 60% pada 2027–2029, dan terakhir wajib 80% pada 2030 (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019, 2019). Hyundai maupun BYD, untuk dapat terus menikmati insentif fiskal, harus membangun fasilitas produksi dan memastikan penggunaan komponen lokal.

Kedua, adanya kewajiban terkait dengan komitmen produksi lokal, dimana hal ini sudah dipenuhi oleh Hyundai dengan membangun ekosistem Pabrik sel baterai di Karawang, Jawa Barat, berdiri di lahan seluas 330.000 meter persegi dengan dana investasi mencapai USD 1,1 miliar atau sekitar Rp 16 triliun (Hyundai Indonesia, 2025). Berbeda dengan BYD yang masih berkomitmen untuk membangun pabrik di Subang sebelum tahun 2025, yang mana hal ini sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 6 ayat (1) Pelaku Usaha yang telah menerima surat usulan pemberian insentif impor dan/atau penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai Roda Empat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (6) Permen BKPM 6/2023 *jo*. Permen BKPM 1/2024 dapat melanjutkan permohonan untuk penerbitan surat persetujuan pemanfaatan insentif impor KBL Berbasis Baterai Roda Empat dengan menyampaikan jaminan pemenuhan komitmen berupa dokumen Garansi Bank (Pasal 6 Ayat 1 Permen BKPM 6/2023 Jo. Permen BKPM 1/2024, 2024).

Ketiga, Hyundai dan BYD juga tetap harus memenuhi ketentuan mengenai *Online Single Submission* (OSS) dalam pelaksanaan izin usaha sesuai dengan Klasifikasi Baku lapangan Usaha Indonesia (KBLI) sebagaimana dipersyaratkan dalam ketentuan UU 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja (Ciptaker). Hyundai dan BYD serta manufaktur EV dari luar lainnya juga garus melaporkan realisasi penanaman modal ke Menteri Investasi atau Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Hal ini berfungsi sebagai mekanisme pengawasan dan fungsi kontrol negara agar investor asing tersebut melaksanakan komitmennya dengan sungguh-sungguh dan dilandaskan pada itikad baik (*good faith*).

Kewajiban-kewajiban investor sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya dapat ditinjau dari perspektif hukum internasional. Berkaitan dengan hal tersebut, dalam bukunya *The International Law on Foreign Investment* (2010), Sornarajah menekankan bahwa hukum investasi internasional harus dipahami dalam konteks pertentangan antara hak negara tuan rumah (*host state*) untuk mengatur (*to regulate*) dan hak investor asing untuk memperoleh perlindungan hukum (*legal protection*). Hal ini dapat dikaitkan dengan pelaksanaan investasi di Indonesia, khususnya terkait dengan pengembangan manufaktur EV/BEV di Indonesia oleh Hyundai dan BYD.

Bahwa negara tuan rumah (*host state*) memiliki kedaulatan untuk mengatur investasi asing demi kepentingan publik, termasuk pembangunan ekonomi dan perlindungan lingkungan (Sornarajah, 2012). Pemerintah Indonesia tentu menggunakan hak ini dengan mensyaratkan adanya TKDN, bank garansi, dan batas waktu insentif impor yang harus dipenuhi oleh investor asing yang akan berinvestasi di Indonesia. Dengan demikian, kewajiban Hyundai dan BYD bukan hanya kewajiban kontraktual, tetapi juga manifestasi dari prinsip *right to regulate*.

Berkaitan dengan adanya pemberian insentif, baik yang bentuknya fiskal ataupun non-fiskal, tidak boleh dipandang sebagai hak absolut investor saja, melainkan kebijakan bersyarat yang dapat tarik kembali oleh negara melalui pemerintah, jika syarat-syarat yang sudah diberikan oleh negara tuan rumah, tidak segera dipenuhi dan dijalankan oleh investor asing (Sornarajah, 2012). Hal ini digunakan dalam mekanisme pemberian insentif EV di Indonesia, apabila nantinya Hyundai atau BYD gagal memenuhi TKDN, atau tidak membangun fasilitas produksi sesuai jadwal, maka Pemerintah Indonesia berhak mencabut insentif atau mengeksekusi bank garansi sesuai dengan ketentuan yang berlaku di negara tuan rumah (dhi. Indonesia).

Selanjutnya terkait dengan prinsip *legitimate expectations* yang sering digunakan investor asing dalam beracara di arbitrase internasional untuk menuntut negara tuang rumah (*host state*) yang dianggap melanggar perjanjian yang sudah disepakati oleh para pihak. Namun, di sisi lain juga mengingatkan bahwa ekspektasi ini harus berdasarkan perjanjian yang jelas dan eksplisit, bukan hanya asumsi dari

investor saja, tetapi juga dari argumen dari negara tuang rumah (Sornarajah, 2012). Artinya, Hyundai dan BYD tidak dapat menuntut insentif selamanya karena sejak awal regulasi Indonesia menetapkan insentif impor CBU hanya berlaku hingga 2025. Hal ini mengurangi risiko sengketa karena negara sudah menetapkan syarat yang jelas dan transparan.

Bahwa kewajiban yang melekat secara peraturan perundang-undangan di Indonesia kepada Hyundai dan BYD tidak dapat dilepaskan dari kerangka hukum nasional dan prinsip hukum internasional. Secara nasional, mereka terikat pada kewajiban formal yang harus berbadan hukum Indonesia, lalu pada hal yang sifatnya substantif yaitu harus memenuhi persyaratan TKDN dan pembangunan fasilitas lokal, serta yang sifatnya administratif yaitu berupa pelaporan dan kepatuhan pajak. Dari perspektif hukum internasional, teori yang disampaikan Sornarajah dalam bukunya *The International Law on Foreign Investment* menjelaskan mengapa kewajiban ini sah, dimana memangberhak untuk mengatur melalui regulasi yang ada, memberikan insentif bersyarat, dan adanya keseimbangan antara perlindungan investor dan kepentingan nasional yang juga harus dijaga.

Hyundai dan BYD adalah bukti konkret bahwa insentif fiskal dan non-fiskal tidak datang tanpa syarat, melainkan bagian dari kontrak sosial-ekonomi yang mengikat investor asing dengan pembangunan nasional. Dengan demikian, bahwa investor bukan hanya merupakan keharusan hukum domestik, tetapi juga sesuai dengan kerangka hukum internasional yang menekankan keseimbangan antara kepentingan negara dan investor.

Potensi adanya konflik antar Pemerintah Indonesia dengan Manufaktur EV yang sudah berinvestasi di Indonesia

Industri kendaraan listrik berbasis baterai (dhi. EV/BEV) di Indonesia berkembang pesat dengan masuknya Hyundai dari Korea Selatan dan BYD dari Tiongkok. Pemerintah memberi insentif fiskal maupun non-fiskal untuk menarik investasi, tetapi juga menetapkan kewajiban yang ketat seperti pemenuhan TKDN, pembangunan pabrik lokal, dan penyetoran bank garansi. Ketentuan ini sah secara hukum nasional berdasarkan UU 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, Perpres 55/2019 jo. Perpres 79/2023, dan Permen BKPM 6/2023 jo. Permen BKPM 1/2024. Namun dalam praktiknya nanti, tentu terbuka kemungkinan adanya potensi konflik apabila kewajiban tidak dipenuhi oleh investor (dhi. Hyundai atau BYD) maupun dari sisi Pemerintah apabila melakukan perubahan kebijakan yang semena-mena dan merugikan investor.

Konflik pertama yang mungkin timbul adalah dari sisi insentif apabila ada penghentian insentif impor CBU pada tanggal 31 Desember 2025. Investor yang masih mengandalkan impor dapat menganggap perubahan ini merugikan, padahal sejak awal Perpres 79/2023 dan Permen BKPM 6/2023 sudah menegaskan bahwa insentif CBU bersifat transisional. Artinya bahwa dalam ketentuan Perpres 79/2023 dan Permen BKPM 6/2023 tersebut memberikan tenggang waktu untuk pemenuhan kandungan dalam negeri secara berkala sampai dengan waktu yang ditentukan. Potensi konflik juga ada pada penegakan TKDN, baik terkait metode penghitungan maupun jadwal pemenuhannya. Namun, perlu diingat bahwasanya Pasal 6 UU 25/2007 menjamin perlakuan yang sama bagi semua investor, sehingga selama aturan tersebut berlaku untuk umum dan bersifat non-diskriminatif, maka Pemerintah Indonesia memiliki dasar hukum kuat untuk tetap menjalankan kaidah-kaidah yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan berkaitan dengan percepatan pembangunan manufaktur EV di Indonesia (Fitriah, 2017).

Dari perspektif hukum perdagangan internasional, konflik bisa saja timbul apabila investor menilai kebijakan Pemerintah Indonesia melanggar standar perlindungan investasi internasional, contohnya seperti *Fair and Equitable Treatment* (FET), perlindungan terhadap ekspropriasi tidak langsung, dan prinsip *free transfer*. Menurut M. Sornarajah, hukum investasi internasional selalu berada dalam ketegangan antara hak negara untuk mengatur (*right to regulate*) dan hak investor untuk memperoleh perlindungan (Hyundai Indonesia, 2025). Doktrin *legitimate expectations* ini yang naninya akan sering dijadikan dasar hukum atas klaim investor kepada host country, tetapi ekspektasi itu hanya sah bila didasarkan pada janji jelas negara dan tetap ditimbang dengan tujuan publik (Anastasiya & Loana, 2025).

Bahwa Indonesia memiliki *Bilateral Investment Treaty* (BIT) dengan Korea Selatan (1991) dan BIT dengan Tiongkok (1994) yang mengandung standar FET, perlindungan dari ekspropriasi, serta mekanisme ISDS (Indonesia & Republic Of Korea, 19991). Kedua BIT tersebut tetap relevan karena sebagian investasi asing masih berada dalam jangka waktu *survival clause* meski Indonesia sejak 2014

mengakhiri banyak BIT. Selain itu, terdapat juga instrumen regional seperti Indonesia–Korea CEPA (2023), ASEAN–China Investment Agreement (2009), dan RCEP (2023) yang pada prinsipnya juga mengatur tentang adanya prinsip non-diskriminasi, *national treatment*, serta transparansi kebijakan investasi (Indonesia-Korea CEPA, 2020). Dengan demikian, Hyundai maupun BYD berpotensi menggunakan forum arbitrase internasional apabila Pemerintah Indonesia dianggap melanggar kewajibannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berdasarkan pada literatur-literatur hukum investasi yang ada, ditegaskan bahwa arti pentingnya keseimbangan antara perlindungan investor dan kepentingan publik. IISD menyoroti bahwa interpretasi *legitimate expectations* harus dibatasi agar tidak menghalangi negara dalam membuat kebijakan lingkungan atau pembangunan industry (International Institute for Sustainable Development (IISD), 2017). Dalam konteks hukum investasi di Indonesia, tatanan regulasi yang bersyarat dan transparan, sebagai contoh adalah kewajiban bank garansi dalam Pasal 6 Permen BKPM 6/2023, dapat memperkuat posisi negara dalam menghadapi klaim investor naninya. Sehingga Pemerintah Indonesia memiliki *standing position* yang kuat apabila terdapat gugatan dari investor asing.

Potensi konflik antara pemerintah Indonesia dan investor asing (dhi. pabrikan EV) memang ada, terutama menyangkut penghentian insentif impor, penegakan TKDN, dan stabilitas kebijakan insentif. Namun demikian, hukum nasional Indonesia telah menyiapkan perangkat pengamanan, serta ditinjau dari sisi hukum internasional pun mengakui hak negara (*host state*) untuk mengatur terkait dengan penanaman modal asing. Selama Indonesia mampu menjaga konsistensi, non-diskriminasi, dan transparansi, maka risiko sengketa dapat diminimalisir, meskipun jalur arbitrase melalui BIT tetap terbuka bagi investor seperti Hyundai dan BYD apabila Indonesia dianggap melanggar ketentuan yang sudah diatur dan disepakati sebelumnya.

Hasilnya menunjukkan bahwa undang-undang investasi di sektor EV telah mengikuti tren global untuk liberalisasi investasi berbasis pembangunan berkelanjutan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa antara kepentingan nasional (pembangunan industri dan lingkungan) dan kepentingan investor asing (kepastian hukum dan insentif ekonomi) ada keseimbangan. Hasil ini mendukung penelitian yang dibuat oleh Sornarajah (2010) dan menunjukkan bahwa hak untuk mengontrol dan harapan yang sah adalah penting dalam kebijakan EV di Indonesia.

KESIMPULAN

Dasar hukum yang jelas untuk investasi asing di sektor manufaktur EV diciptakan oleh undang-undang nasional seperti UU No. 25 Tahun 2007, UU No. 40 Tahun 2007, Perpres No. 55 Tahun 2019 dan Perpres No. 79 Tahun 2023, dan Per BKPM No. 6 Tahun 2023 dan Per BKPM No. 1 Tahun 2024. Hyundai dan BYD adalah contoh penerima insentif fiskal seperti liburan pajak, pembebasan bea masuk, PPnBM 0%, dan PPN yang ditanggung pemerintah. Mereka juga menerima insentif non-fiskal seperti kemudahan OSS, lahan industri, dan stasiun pengisian. Namun, insentif tersebut membutuhkan persyaratan, seperti pemenuhan TKDN, pembangunan pabrik lokal, dan penyediaan bank garansi sebagai jaminan. Oleh karena itu, insentif berfungsi sebagai alat pengendalian hukum yang meningkatkan keamanan investor asing dan meningkatkan tanggung jawab mereka terhadap Indonesia.

Meskipun aturan yang jelas untuk ekosistem EV di Indonesia, investor dapat menganggap perubahan kebijakan, seperti penghentian insentif impor CBU pada 2025 atau pengetatan TKDN, sebagai hal yang merugikan. Namun, sesuai dengan Pasal 6 UU No. 25 Tahun 2007, peraturan tersebut bersifat transisional dan tidak diskriminatif, yang berarti pemerintah memiliki dasar hukum yang kuat. Secara keseluruhan, insentif yang diberikan kepada Hyundai dan BYD menunjukkan dua prinsip: menarik investasi asing dan memastikan kepastian hukum melalui persyaratan yang ketat dan jelas. Prinsip non-diskriminasi dalam hukum nasional selaras dengan asas perawatan nasional dan negara yang paling disukai oleh WTO serta ketentuan perlindungan BIT. Oleh karena itu, Indonesia memiliki otoritas untuk mengatur perkembangan industri EV sambil melindungi investor asing.

DAFTAR PUSTAKA

- Adolf, H. (2019). *Hukum Investasi Internasional*. Bandung: Koni Media.
- Anastasiya, U., & Loana, K.-T. (2025, September 17). Legitimate Expectations. *Jus Mundi*.
- Bloomberg. (2025, September 9). Mobil Terlaris Agustus 2025; Merek Jepang, Korea, China Masuk

- 10 Besar. *Berita- Economy & Industry*. <https://www.gaikindo.or.id/mobil-terlaris-januari-agustus-2025-merek-jepang-korea-china-masuk-10-besar/#:~:text=Di~posisi~kedua~ada~Daihatsu,Juli~2025~sebesar~60.878~unit.&text=Daftar~Merek~Mobil~Terlaris~Januari,Chery:~13.055~unit>
- BRIN. (2022, October 21). Indonesia Targetkan Pencapaian Net-Zero Emission Pada 2060. *Badan Riset Dan Inovasi Nasional (BRIN)*.
- Fithriah, N. (2017). Penerapan Prinsip Non-Diskriminatif Dan National Treatment Oleh Indonesia Dalam Rangka Mea Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal. *University Of Bengkulu Law Journal*, 2(1), 80–90. <https://doi.org/10.33369/ubelaj.2.1.80-90>
- Fuady, M. (2017). *Hukum Bisnis dalam Teori Praktek Buku Ketiga*. PT. Citra Aditya Bakti.
- Hyundai Indonesia. (2025). *Tentang Hyundai Motors Indonesia*.
- Ihwan, K. S., Revalina, N., Gagah Rayi Farius, Azka Khaylila Kanz, & Alya Carmelia Andhini. (2025). Pengaruh Insentif Pemerintah, Price Value dan Kesadaran Lingkungan Terhadap Minat Investasi pada Kendaraan Listrik. *Lokawati : Jurnal Penelitian Manajemen Dan Inovasi Riset*, 3(3), 225–240. <https://doi.org/10.61132/lokawati.v3i3.1792>
- Indonesia-Korea CEPA. (2020). *Perjanjian Dagang*. <https://kadi.kemendag.go.id/perjanjian-dagang/ik-cepa>
- Indonesia, & Republic Of Korea. (19991). Indonesia - Korea, Republic of BIT (1991). *UN Trade & Development*. <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaties/bit/1979/indonesia---korea-republic-of-bit-1991->
- International Institute for Sustainable Development (IISD). (2017). Fair and Equitable Treatment and Legitimate Expectations in Investment Arbitration. *Internasional Institute For Environment and Development*.
- Luhulima, J. (2012). *Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini*. 250.
- Mahersaputri, R. A., & Aprian, R. (2022). Dampak Undang-Undang Omnibus Law terhadap Investasi di Indonesia. *Jurnal Ilmu Hukum Dan Humaniora*, 9(3). <https://doi.org/10.31604/justitia.v9i3.1353-1361>
- Mulyana, R. N. (2025, August 26). Impor Mobil EV Berakhir pada 2025, BYD-Vinfast CS Wajib Produksi di Indonesia. *Kontan.Co.Id*.
- Pasal 5 Ayat (2) Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal, 2 November 1 (2016). <https://www.ojk.go.id/sustainable-finance/id/peraturan/undang-undang/Pages/Undang-Undang-No.-25-Tahun-2007-tentang-Penanaman-Modal.aspx>
- Pasal 6 Ayat 1 Permen BKPM 6/2023 Jo. Permen BKPM 1/2024 (2024).
- Pasal 7 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, 21 Combustion Science and Technology (2007).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019, Peraturan Presiden Republik Indonesia N 1 (2019). <https://jdih.esdm.go.id/storage/document/Perpres Nomor 55 Tahun 2019.pdf>
- Putri, A., Jeremias, I., Hutamadi, M. H., Fauzian, S., & Fadillah, N. (2024). Implikasi Omnibus Law Dalam Menarik Investasi Asing Di Indonesia (Studi Penyederhanaan Perizinan Pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja). *Jurnal BATAVIA*, 1(5), 227–240. <https://doi.org/10.64578/batavia.v1i5.90>
- Rachman, F. F. (2025). BYD Investasi Rp 16,3 T Bangun Pabrik, Pengusaha Harap Industri Terdongkrak. *Detikfinance*.
- Satria, G., & Ferdian, A. (2023, November 21). Pabrik Baterai Hyundai Produksi Mulai April 2024. *Kompas.Com*.

- Sornarajah, M. (2010). *More information THE INTERNATIONAL LAW ON FOREIGN*.
- Sornarajah, M. (2012). *The international law on foreign investment* (3rd ed.). Cambridge University Press. <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20419627>
- UU 25 Tahun 2007 (2016).
- Wuling. (2025). *PT SGMW Motor Indonesia*.