

BAB II

TRIUMVIRAT HEGEMONI GLOBAL: UE, WTO, DAN PERJANJIAN PARIS

Sistem internasional di mana kita hidup saat ini telah menerima baik liberalisasi perdagangan dan pelestarian lingkungan sebagai sebuah norma. Norma tersebut tidak muncul begitu saja tanpa adanya campur tangan aktor yang terlibat di dalam sistem tersebut. Di saat yang bersamaan, telah diterima secara luas bahwa sistem internasional abad ke-21 sangat lekat dengan pengaruh Uni Eropa dan WTO. Uni Eropa dikenal sebagai entitas politik yang bukan hanya berkapabilitas tinggi secara material, namun juga terintegrasi secara politik dan dianggap sebagai aktor monolitik secara legal. EU juga diamati sebagai aktor yang aktif mengambil peran untuk membentuk topografi sistem internasional. Sementara itu, WTO diakui sebagai sarana untuk mencapai, sekaligus wujud dari persetujuan dagang negara-negara di dunia.

Pengaruh dari kedua entitas politik tersebut membentuk struktur internasional pada era ini. Kenyataan-kenyataan tersebut lah yang menjadi konteks bagi penelitian ini. Oleh karenanya, adalah hal yang penting untuk memahami terlebih dahulu beberapa detail mengenai kedua norma dan kedua entitas politik tersebut yang bersama menjadi sebuah triumvirat hegemoni dunia.

Bab ini menjelaskan bagaimana status quo sistem internasional dewasa ini terbentuk melalui penjelasan yang berfokus pada Uni Eropa, WTO, dan rezim perubahan iklim internasional. Pada bagian pertama dijelaskan mengenai WTO meliputi sejarah terbentuknya, prinsip dasar, serta mekanisme kerja dari *Dispute*

Settlement Body-nya. Pada bagian kedua dijelaskan mengenai rezim lingkungan internasional meliputi sejarah terbentuknya UNFCCC, Paris Agreement, serta agenda elektrifikasi kendaraan di dunia di masa kini. Terakhir, bagian ketiga menjelaskan mengenai Uni Eropa meliputi sejarah terbentuknya, serta rekam jejak pengaruhnya terkait dengan norma liberalisasi perdagangan dan norma perubahan iklim.

2.1 Rezim Dagang WTO

WTO bersama dengan norma liberalisasi perdagangan adalah objek yang dikaji dalam penelitian ini. Dalam sub bab ini, peneliti menjelaskan bagaimana dan oleh upaya siapa saja norma liberalisasi perdagangan muncul, diterima sebagai norma internasional, dan dijaga praktiknya melalui pembentukan institusi internasional (WTO). Selanjutnya peneliti menjelaskan mengenai prinsip dasar WTO untuk menguraikan bagaimana norma liberalisasi perdagangan diwujudkan dalam peraturan dan praktik tertentu. Terakhir peneliti menjelaskan mekanisme litigasi dalam WTO sehingga pembaca juga dapat memahami mekanisme yang menjadi akar studi kasus yang diangkat dalam penelitian ini.

2.1.1 Definisi dan Sejarah WTO

World Trade Organization (WTO) diterjemahkan secara harfiah sebagai organisasi perdagangan dunia. Seperti namanya, WTO merupakan organisasi yang berisikan negara-negara sebagai anggotanya, dan memiliki fungsi untuk mengorganisir jalannya perdagangan di dunia. Jadi, adalah lazim untuk memahami WTO sebagai lembaga yang mengakomodir preferensi dan gagasan tiap negara dalam merancang ketentuan dan keberjalanan perdagangan

internasional alih-alih memandang WTO sebagai sebuah entitas yang berdiri dan berpikir sendiri. Namun demikian, pandangan kedua tidak dapat dibantah begitu saja karena memang WTO merupakan sebuah institusi yang memiliki tingkat otonomi dalam batasan tertentu. Selain sebagai tempat bernegosiasi negara-negara dunia,

WTO dapat dipandang sebagai badan yang menaungi aturan-aturan yang telah disepakati oleh negosiasi-negosiasi yang ada. WTO dipercayai sebagai lembaga netral yang fungsinya tidak saja berhenti pada pihak yang mengakomodir, namun juga yang mengawasi dan menegakkan aturan yang sudah ada. Hal tersebut dimungkinkan dengan dibentuknya Panel Sengketa (Dispute Panel). Jadi, dalam sudut pandang ini, WTO juga bisa dianggap sebagai perwujudan dari rezim—yang arti sederhananya ialah aturan main—dagang internasional. Peran WTO baik sebagai akomodasi negosiasi maupun sebagai pengawas dan penegak aturan memiliki sebuah tujuan utama yang berupa agar semua pelaku dagang dapat menjalankan bisnisnya, dan semua pemerintahan dapat mengalami kesejahteraan ekonomi (*economic well-being*) serta mampu memenuhi tujuan sosial dan lingkungan mereka (World Trade Organization, 2023d).

Pembentukan WTO berawal dari pembentukan perjanjian yang mendasarinya, yaitu *General Agreements on Tariff and Trade* (GATT). GATT merupakan persetujuan dagang yang dibentuk oleh 23 negara pada 30 Oktober 1947 (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008: 101). Pembentukan pada tahun tersebut berakar dari keinginan negara-negara untuk menghindari adanya

perang dunia lainnya melalui perdagangan (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008: 192), sekaligus untuk mencegah penurunan ekonomi seperti yang terjadi pada tahun 1930-an.

Pertumbuhan ekonomi negara-negara terhambat oleh karena beragam faktor. Selain perang, hambatan yang ada diperburuk dengan munculnya *The Great Depression* yang merupakan resesi ekonomi pada tahun 1930-an yang utamanya disebabkan oleh masalah moneter dan finansial di berbagai negara (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008:5&6). Penurunan performa ekonomi negara-negara kemudian membuat tiap-tiap negara mengambil kebijakan proteksionisme. Kebijakan tersebut diawali oleh Amerika Serikat yang utamanya terdampak di sektor agrikultur akibat badai *Dust Bowl* dan overproduksi yang membuat harga komoditas turun dan gaji pekerja menurun. Kebijakan tersebut kemudian diikuti oleh sikap proteksionisme dari negara-negara lain, berujung pada kelesuan perdagangan internasional dan penurunan ekonomi yang lebih parah.

Motif dan proses pembentukan GATT tersebut diinisiasi oleh Amerika Serikat. Keyakinan Amerika Serikat terhadap liberalisasi perdagangan untuk mencapai perdamaian dunia digambarkan oleh anggota sekretariat pemerintahan Roosevelt yang bernama Cordell Hull (Butler, 1998: 139). Dengan pecahnya Perang Dunia ke-2 di mana Amerika Serikat memiliki posisi kuat dengan adanya piutang terhadap Inggris lewat perjanjian *Lend Lease* (kemudian akan menjadi *The Master Lend-Lease Agreement 1942*) untuk pembiayaan perang Inggris dan Sekutu Barat, Amerika Serikat memiliki momentum untuk

memimpin sebuah upaya pembentukan perjanjian dagang yang dimaksud sesuai dengan apa yang Amerika Serikat yakini (Kimball, 1971: 248).

Amerika Serikat gencar bernegosiasi dengan Inggris untuk menghasilkan *Atlantic Charter* (disahkan pada 1941) yang pada intinya berisikan komitmen Amerika Serikat dan Inggris untuk mencapai kesamaan akses terhadap perdagangan dan bahan mentah (Roosevelt & Churchill, 1941). Kedua perjanjian tersebut lah yang menjadi dasar pembentukan “troika” sistem finansial internasional buatan Sekutu Barat yang terwujud dalam Konferensi Bretton Wood (Juli 1944) yang melahirkan International Monetary Funding (IMF) dan World Bank (WB), Konferensi Dumbarton Oaks (Agustus dan Oktober 1944) yang menghasilkan Persatuan Bangsa-Bangsa (United Nations), dan akhirnya, Konferensi Havana (November 1947-Maret 1948) yang merintis pembentukan International Trade Organization (ITO) (VanGrasstek, 2013: 43).

Terdapat berbagai kendala dalam mencapai persetujuan dagang GATT. Beberapa yang paling menonjol adalah *Imperial Preferences* Inggris, pesimisme negara lain terhadap komitmen penurunan tarif Amerika Serikat, serta kepentingan pembukaan pasar yang berbeda-beda dari tiap negara. Namun demikian, setelah negosiasi yang panjang dari masa Perang Dunia ke-2 hingga perang berakhir, akhirnya Amerika Serikat bersama dengan Inggris dan Dominion nya (Australia, Selandia Baru, Afrika Selatan, dan Kanada) mampu mengundang belasan negara lain untuk ikut serta membentuk sebuah perjanjian dagang multilateral (GATT) yang hendak dilanjutkan menjadi *International Trade Organization* (ITO) (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008: 101-103).

Pembentukan ITO tidak semulus yang direncanakan oleh negara-negara Barat karena banyaknya hal yang harus dicakup terkait dengan perdagangan, dan adanya perbedaan pendapat antara Amerika dengan Eropa terkait dengan Piagam Havana yang membuat Kongres Amerika Serikat tidak menyetujuinya (VanGrasstek, 2013: 44). Oleh sebab itu lah dibentuk General Agreement on Tariff and Trade (GATT) yang dimaksudkan untuk menjadi perjanjian antara sampai disepakati nya pembentukan ITO yang disetujui oleh semua negara anggota (VanGrasstek, 2013: 44-45). GATT dibentuk oleh 23 negara melalui pertemuan di Jenewa, dan memberlakukan prinsip *Most-Favoured-Nation* tanpa syarat kepada semua anggota.

Seiring berjalannya waktu, GATT menjalankan fungsinya sebagai periode antara sebelum terbentuknya ITO (yang pada akhirnya dinamai WTO) melalui pertemuan-pertemuan antar negara anggotanya yang disebut dengan istilah "*round*". Tiap *round* yang terjadi berisikan negosiasi yang berfokus pada penurunan *trade barriers* meliputi barang-barang apa saja yang akan diatur, pemberlakuan penurunan tarif atau penghapusan tarif, pemberlakuan praktik anti-dumping, hingga ronde terakhir di Doha pada 1986 yang merupakan titik puncak negosiasi GATT.

Ronde ke-8 GATT (dinamai Uruguay Round) mengusung tema FOGS (*Functioning of GATT System*) yang pada dasarnya berniat untuk memperluas jangkauan perjanjian GATT untuk melampaui barang dan mulai mencakup jasa serta properti intelektual. Selain itu, FOGS juga mencakup keinginan negara-negara anggota untuk memperkuat basis hukum GATT dan

memperlengkapinya dengan kewenangan untuk mengawasi dan menyelesaikan sengketa. Ide ini awalnya dicetuskan oleh salah satu pakar hukum asal Amerika dalam GATT yang bernama John H. Jackson. Jackson menyampaikan kritiknya pada 1990 terhadap *non-compliance* (ketidakpatuhan) yang terjadi dalam GATT karena ketiadaan badan hukum yang kuat, serta usangnya ketentuan GATT yang ada dalam menanggapi era baru ekonomi yang bergerak di luar barang saja.

Gagasan tersebut kemudian didukung oleh Kanada yang berlanjut ke negara-negara Eropa dan melahirkan topik pamungkas Uruguay Round. Setelah negosiasi yang berjalan hingga 1993, akhirnya Amerika Serikat menyetujui Piagam Havana sehingga “periode antara” dari GATT berakhir. Makresh Agreement pada 1994 menandai berakhirnya Uruguay Round dan memberikan legitimasi hukum terhadap institusi dagang internasional yang dirancang sejak lama, yang kemudian dinamai WTO. WTO mulai beroperasi sejak 1 Januari 1995 dan menjadi rezim dagang yang universal di sistem internasional sejak saat itu hingga tulisan ini disusun (VanGrasstek, 2013: 54-59 dan 64-73).

Kini WTO terdiri dari 160 anggota (World Trade Organization, 2023b) dan menjadi institusi internasional yang telah dipercayai oleh negara-negara di dunia untuk menjadi akomodasi lebih dari 600 sengketa dagang bilateral (World Trade Organization, 2023a). Hal tersebut menunjukkan relevansi dan kepercayaan negara-negara di dunia terhadap WTO sebagai institusi, dan liberalisasi perdagangan sebagai praktik.

2.1.2 Gagasan dan Prinsip Dasar Penyusun WTO

WTO merupakan sebuah institusi internasional yang komposisinya terdiri dari tiga gagasan utama yaitu hukum internasional, ekonomi, dan politik. Ketiga dasar gagasan tersebut adalah gagasan-gagasan yang memungkinkan keinginan negara-negara untuk mendirikan WTO yang kemudian dituangkan menjadi prinsip-prinsip yang bertindak sebagai norma (*the mean*) dari WTO itu sendiri (VanGrasstek, 2013: 1-4).

Gagasan pertama adalah hukum internasional. WTO merupakan institusi internasional yang terdiri dari negara-negara. Sementara itu, telah umum diakui bahwa entitas politik tertinggi di sistem internasional adalah negara itu sendiri yang diwujudkan dalam konsep kedaulatan. Namun demikian, WTO justru memiliki peran untuk menjadi pihak netral bagi negara-negara. Fungsi dan status netralitas tersebut tidak mungkin dimiliki oleh WTO kalau bukan negara-negara anggotanya sendiri yang bersepakat untuk menciptakan pengikatan (*constrain*) secara sengaja demi terbentuknya sebuah aturan dan ketertiban.

Upaya untuk menciptakan pengikatan tersebut dapat diamati dari hubungan dagang negara-negara Eropa di abad pertengahan. Baru sejak tahun 1700an Immanuel Kant mencetuskan filosofi perdamaian abadi melalui kooperasi. Gagasan tersebut kemudian mendapat perhatian pemerintahan negara-negara bangsa, dan seiring berjalannya waktu dan berkembangnya ilmu hukum internasional, negara-negara mulai menaruh kepercayaan kepada aturan internasional dan membuat organisasi internasional. WTO merupakan salah

satu tonggak pencapaian dari hukum internasional dan niatan negara-negara untuk menciptakan sebuah keteraturan di dunia (VanGrasstek, 2013: 8 & 9).

Gagasan hukum internasional tersebut kemudian juga dapat diartikan sebagai salah satu rasional (motif) yang mendasari pembentukan WTO. Rasional tersebut terletak pada unsur komitmen yang terdapat dalam hukum internasional. Negara-negara dapat menjadikan perjanjian dalam WTO sebagai pengikat sebuah pemerintahan untuk tidak mengeluarkan kebijakan tertentu baik di dalam negeri maupun luar negeri dalam rangka memenuhi agenda tertentu atau menahan tekanan politik domestik. Hal tersebut sesuai dengan yang didemonstrasikan oleh baik pemerintahan Amerika Serikat maupun Inggris dalam masa-masa negosiasi pembentukan GATT (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008: 184-188).

Gagasan kedua adalah ekonomi. Telah dijelaskan bahwa lahirnya GATT sejatinya diawali dari niatan dua negara berkuasa—Amerika dan Inggris—untuk memitigasi dampak perang dan memajukan kesejahteraan ekonomi tiap negara melalui perdagangan. Gagasan mengenai ekonomi yang sama-sama dianut dan terus digaungkan baik oleh Amerika maupun Inggris pada masa itu (bahkan hingga saat ini) adalah Ekonomi Liberal. Ekonomi Liberal mendasarkan dirinya kepada konsep *comparative advantage* cetusan David Ricardo pada abad ke-19, yang kemudian menginspirasi Corden Hull untuk menginisiasi GATT (Schatz, 1970: 86&87).

Konsep *comparative advantage* meyakini bahwa bahkan negara yang kalah efisien dalam memproduksi apapun akan tetap memiliki keunggulan

secara relatif terhadap negara yang bahkan jauh lebih *superior* di semua moda produksi. Hal tersebut mungkin karena walaupun negara yang *superior* dapat memenuhi semua kebutuhan produksinya sendiri, negara tersebut akan selalu lebih diuntungkan apabila memfokuskan modalnya untuk beberapa komoditas yang paling unggul saja. Hal tersebut memungkinkan negara tersebut agar tidak perlu memecah konsentrasi modal terhadap beragam produksi. Pemikiran yang sama juga berlaku untuk negara yang inefisien di semua moda produksi sehingga baik negara yang *superior* maupun yang kurang efisien akan selalu mendapat keuntungan melalui reduksi biaya pemecahan konsentrasi produksi selama mereka saling berdagang (VanGrasstek, 2013: 15-17).

Gagasan Ekonomi Liberal tersebut yang menjadi salah satu premis utama bagi Sekutu Barat untuk menganggap kebebasan berdagang sebagai kondisi yang seharusnya terjadi, dan terus memperjuangkannya melalui reduksi halangan berdagang dalam wujud GATT.

Gagasan Ekonomi Liberal itu juga lah yang mendorong adanya salah satu prinsip dan mekanisme dasar dari WTO yang dinamai sebagai *Most-Favoured-Nations*. Prinsip tersebut menyatakan bahwa negara anggota harus memberlakukan kemudahan (atau juga halangan) dagang yang sama kepada semua negara; ketika satu diberi kemudahan akses dagang, semua negara lain juga harus menerima kemudahan yang sama. Selain itu ada pula prinsip *National Treatment* yang menyatakan bahwa semua barang yang akan diperdagangkan harus diperlakukan sama (sebaik) seperti barang yang akan dikonsumsi/diperdagangkan di dalam negaranya sendiri. Kedua prinsip tersebut

sering diperlakukan sebagai sebuah kesatuan dan menjadi sebuah klausa *non-discrimination* dalam perdagangan internasional.

Kedua prinsip tersebut jelas menunjukkan upaya GATT untuk mencapai hak terhadap akses dagang yang setara. Hak dagang yang setara tersebut merupakan insentif bagi tiap negara untuk mengakselerasi perdagangan demi tercapainya kesejahteraan ekonomi yang dijanjikan oleh Ekonomi Liberal. Insentif tersebut juga merupakan wujud dari tiga prinsip WTO, yaitu *Freer Trade*, *Promoting Competition*, serta *Encouraging Economic Reform*. (World Trade Organization, 2023c).

Gagasan ketiga adalah politik. Gagasan ini memiliki cara pandang yang “tidak ingin dilihat oleh perspektif hukum maupun ekonomi”, yaitu bahwa WTO sebagai institusi internasional, tidak mungkin lepas dari pengaruh dan kepentingan negara-negara penyusunnya. Perspektif politik melihat WTO dari sisi pesimistik dengan argumen yang tidak dapat dinafikan pula. GATT terbentuk oleh karena momentum pengaruh dari Inggris dan Amerika pasca Perang Dunia ke-II, sementara WTO terbentuk oleh karena momentum pengaruh dari Amerika Serikat pasca Perang Dingin. Kedua peristiwa tersebut sama-sama memiliki fitur “aktor utama” yang memiliki kapabilitas dan tengah memegang *leadership* sistem internasional. Aktor-aktor tersebut pula yang menjadikan negosiasi dan pembentukan WTO sedemikian rupa sehingga cocok dengan sudut pandang yang mereka yakini sendiri.

Namun demikian, gagasan tersebut pula yang memungkinkan negara-negara non-Barat untuk mempraktikkan koalisi dan tekanan terhadap negosiasi

demi negosiasi yang ada selama masa GATT. Hal tersebut mendemonstrasikan bahwa WTO tidak luput dari kemungkinan bahwa mereka malah menjadi wadah bagi *exercise of power*. Gagasan politik yang ada menghasilkan prinsip pemisahan antara *high politics* dari diplomasi dan *low politics* dari perdagangan melalui serangkaian aturan tindakan pengecualian (GATT XXI dan WTO XIII) dan pernyataan bahwa WTO tidak boleh mengeluarkan keputusan dengan motif politis (Havana Charter pasal 86) (VanGrasstek, 2013: 21-25).

Berdasarkan penjelasan tersebut, gagasan politik juga dapat dipandang sebagai salah satu rasional (motif) pembentukan WTO. Gagasan politik mensyaratkan adanya unsur kebijakan internasional (*foreign policy*) yang pada akhirnya menyangkut stabilitas internasional. Motif ini telah didemonstrasikan oleh kebulatan suara dari 23 negara pembentuk GATT mengenai perlunya kooperasi dagang yang makin bebas demi terciptanya stabilitas politik dan keamanan dunia (Irwin, Mavroidis and Sykes, 2008: 192).

2.1.3 Mekanisme Penyelesaian Sengketa WTO

WTO merupakan penyempurnaan dari perjanjian dagang GATT di mana perjanjian yang disetujui kini telah dibuatkan sebuah badan yang mampu menjadi pengawas dan penegak hukum yang ada. Bilamana ada negara anggota yang mendapati bahwa negara anggota lain memberlakukan sebuah kebijakan yang berimplikasi kepada tidak dipenuhinya perjanjian yang telah disepakati dalam WTO, negara tersebut (*complainant*) berhak untuk mengajukan penyelesaian sengketa dengan negara dilaporkan (*defendant/respondent*)

kepada WTO. Uruguay Round yang melahirkan WTO telah memperlengkapi WTO dengan mekanisme penyelesaian sengketa untuk menjamin WTO, sebagai perjanjian sekaligus badan penegak perjanjian tersebut, mampu memastikan hak dan kewajiban tiap anggotanya agar tidak ditambah maupun dikurangi (World Trade Organization, 2023c; Article 3.2 & 19.2).

Mekanisme penyelesaian sengketa dalam WTO tertuang dalam *Dispute Settlement Understanding* (DSU) yang menjadi dasar bagi pengadaan penyelesaian sengketa beserta semua badan yang terlibat di dalamnya (WTO, 2023a). Penting untuk digaris bawahi bahwa dengan setujunya sebuah negara untuk menjadi anggota yang patuh pada hasil perjanjian WTO, maka negara tersebut secara otomatis mengakui dan terikat oleh DSU sebagai mekanisme penyelesaian sengketa. Dengan demikian, setiap negara diberikan hak dan kewenangan yang sama karena suatu negara tidak bisa berbuat curang terhadap perjanjian dan lari dari sengketa yang sangat mungkin terjadi (WTO, 2023b). Mekanisme penyelesaian sengketa WTO itu sendiri dibagi menjadi tiga tahap, yaitu konsultasi, adjudikasi, dan retaliasi (pembalasan).

Tahap Konsultasi dilakukan oleh kedua negara bersengketa dengan harapan kedua negara tidak perlu mengeluarkan sumberdaya lebih untuk proses peradilan. Selain itu, WTO mendorong adanya kesepakatan yang bukan hanya sesuai hak dan kewajiban negara, melainkan juga yang menguntungkan secara mutual. Oleh sebab itu, tahap konsultasi harus selalu dilakukan terlebih dahulu, dan masih bisa dilakukan di tengah berjalannya fase lain sebelum putusan terakhir DSB dierdarkan.

Tahap selanjutnya adalah tahap adjudikasi (peradilan). Tahap tersebut secara otomatis berjalan apabila masa konsultasi tidak membuahkan hasil (setelah masa runding 60 hari). Tahap adjudikasi tersebut dijalankan oleh *Dispute Settlement Body* (DSB). DSB adalah badan yang terdiri dari perwakilan tiap-tiap negara anggota WTO (biasanya berupa diplomat yang menetap di kantor pusat WTO di Jenewa). Tugas utama DSB adalah untuk merundingkan putusan mengenai melanggar atau tidaknya negara yang dituduh melalui pencarian konsesi (kesepakatan bulat bersama) (WTO, 2023d). Apabila konsesi tidak tercapai (yang mana selalu demikian karena negara bertahan tidak mungkin setuju tanpa pembelaan), maka DSB melanjutkan adjudikasi ke pembentukan *Panel*.

Panel WTO adalah badan yang berisikan 3 atau 5 pakar hukum dagang internasional, bersifat *ad hoc* (kasus per kasus), dan dipilih oleh Sekretariat WTO setelah dirundingkan oleh negara bersengketa (waktu pembentukan selama 45 hari). Panel bertugas menelaah argumen hukum negara *complainant* dan *defendant* (selama 6 bulan). Putusan Panel kemudian diterima DSB untuk dirundingkan lagi (selama 60 hari). Pada tahap ini, konsensus diperlukan bukan untuk menerima putusan Panel, melainkan untuk membatalkannya (*reverse concession*). Apabila konsesi tercapai, berarti negara tertuduh akan menang. Namun hal tersebut hampir mustahil terjadi karena negara pelapor melaporkan sengketa dengan niat untuk menang sedari awalnya (WTO, 2023e). Di kasus yang (umumnya) demikian, maka konsesi negatif tidak tercapai sehingga negara tertuduh dapat mengajukan banding.

Banding (*appeal*) merupakan tahap terakhir dari fase adjudikasi. Permintaan banding diperbolehkan untuk diajukan karena kesadaran WTO bahwa Panel boleh jadi melakukan error dalam interpretasi hukum. Oleh karenanya, tim banding WTO yang disebut Appellate akan melanjutkan proses adjudikasi dengan menelaah ulang putusan Panel untuk menemukan adanya keluputan interpretasi (selama 60-90 hari). Dengan demikian, banding tidak bisa membahas poin lain atau substansi di luar putusan Panel. Appellate sendiri terdiri dari tujuh orang pakar (umumnya professor, pengacara ahli, hakim, juri, atau mantan negarawan) yang menjabat selama 4 tahun dan dipilih melalui konsesi seluruh negara anggota WTO. Putusan yang dikeluarkan Appellate akan diakui benar secara otomatis kecuali DSB mencapai konsesi negatif. Bilamana tidak ada konsesi negatif selama masa runding (selama 30 hari), maka putusan akan dianggap valid diterima dan diedarkan ke seluruh anggota WTO (WTO, 2023f).

Mekanisme penyelesaian sengketa yang tertuang dalam DSU memiliki fitur-fitur yang diciptakan untuk memastikan kredibilitas dan kepastian hukum dari WTO. Mekanisme yang telah dijelaskan tersebut secara rinci menjelaskan batasan dan jangka waktu tiap fase dalam rangka menghindari adanya perpanjangan/pemacetan kemajuan penyelesaian sengketa tanpa akhir. Sejalan dengan tujuan utama diubahnya GATT menjadi WTO, DSU menerapkan *time line* untuk memastikan penegakan hukum berjalan efektif (WTO, 2023h). Selain efektivitas, DSU juga berniat memastikan netralitas dan objektivitas dari tiap putusan yang ada dengan mencantumkan

rule of conduct kepada semua aktor terlibat, beserta sanksi bagi para pelanggarnya (WTO, 2023g). Di samping itu, DSU juga memerhatikan kenyataan bahwa mayoritas anggota WTO adalah negara berkembang yang mungkin terhambat oleh keterbatasan sumber daya manusia untuk mengajukan atau membela tuduhan sengketa. Oleh karenanya, DSU juga menetapkan mengenai *Special and Differential Treatment* (SDT) kepada negara berkembang. SDT berisikan mekanisme tambahan yang dapat diminta oleh negara berkembang untuk menambah waktu penyiapan materi dan waktu konsultasi, hak pemilihan satu anggota Panel dari sesama negara berkembang, serta hak untuk dipertimbangkan kapabilitas dan dampak ekonominya dari sebuah putusan DSB yang harus diterapkan oleh negara berkembang (WTO, 2023c). SDT tidak menambah atau mengurangi kewajiban atau hak dari negara berkembang, melainkan hanya memenuhi hak yang seharusnya didapatkan oleh negara berkembang yang terhambat oleh keterbatasannya.

Semua fitur tersebut dimaksudkan untuk menjaga agar keadilan DSU tetap hidup, yang kemudian berujung pada pemenuhan tujuan inti dibentuknya rezim dagang WTO: untuk menjaga kesamaan akses dan prediktabilitas perdagangan dunia.

2.2 Rezim Perubahan Iklim Internasional

Rezim perubahan iklim internasional dilihat sebagai hal yang wajar di masa kini (2023, pada waktu tulisan ini disusun). Kewajaran tersebut tertuang dalam rutusnya beragam forum negosiasi tingkat tinggi dunia serta pandangan

sepaham dari negara-negara di dunia mengenai keharusan akan transisi energi di dunia. Hal yang wajar tersebut akan peneliti jelaskan melalui sub bab ini. Peneliti akan menjelaskan sejarah dan pemahaman terhadap UNFCCC. Peneliti kemudian akan menjelaskan mengenai Paris Agreement dan beragam agenda yang lahir dalam semangat perjanjian tersebut. Studi kasus terkini dari beragam negara akan disampaikan secara factual untuk menjelaskan relevansi dan kebenaran dari “wajar”nya rezim tersebut.

2.2.1 UNFCCC

United Nations Framework Convention on Climate Change (yang disingkat UNFCCC) merupakan perjanjian (*agreement*) mengenai upaya pelestarian lingkungan. Pelestarian lingkungan yang dimaksud adalah upaya untuk mengurangi dan membatasi aktivitas manusia yang dapat memengaruhi lingkungan di tingkat di mana perubahan tersebut membahayakan keberlangsungan umat manusia (United Nations, 1992). Aktivitas manusia yang dapat merusak lingkungan tersebut secara spesifik merujuk pada fenomena kenaikan suhu bumi yang juga disebut sebagai pemanasan global, yang kemudian menyebabkan perubahan iklim. Kesadaran terhadap mendesaknya potensi ancaman yang ditimbulkan oleh perubahan iklim pertama kali dibahas secara internasional pada 1971 di *The First World Climate Conference*.

Pertemuan tersebut mendorong adanya konferensi UN pertama mengenai perubahan atmosfer pada 1988 dan menghasilkan resolusi 43/53 yang secara resmi menyatakan bahwa perubahan iklim adalah kekhawatiran

bersama umat manusia. Mengikuti resolusi tersebut, *World Meteorological Organization* (WMO) bersama dengan *United Nations Environment Programme* (UNEP) membentuk Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). IPCC merupakan badan saintifik yang beranggotakan lembaga dan komunitas saintifik antar negara untuk meneliti perubahan iklim secara objektif dengan tujuan agar negara-negara mampu menakar opsi dan kebijakan untuk meresponi dan menanggulangi perubahan iklim yang ada.

Hasil riset pertama IPCC dipublikasi pada 1990 dan menjadi dasar negosiasi dan konferensi perubahan iklim kedua di tahun yang sama. Konferensi tersebut menimbulkan keseriusan yang lebih dari negara-negara anggota. Negara-negara anggota pun membentuk *Intergovernmental Negotiating Committee* (INC) untuk merancang perjanjian terkait dengan perubahan iklim. Negosiasi negara-negara melalui INC menghasilkan draft UNFCCC pada 1992 yang mulai berlaku sejak 1994 dengan beranggotakan 152 negara (Climate Change Secretariat, 2006: 17-19). Jumlah tersebut terus berkembang seiring berjalannya waktu dan oleh karenanya, UNFCCC menjadi rezim perubahan iklim internasional pertama, sekaligus yang paling dominan di sistem internasional.

UNFCCC sendiri merupakan “rangka kerja” atau *framework* untuk mencapai tujuan pelestarian lingkungan. Oleh karenanya, UNFCCC juga dapat mengadopsi atau menghasilkan keluaran dan perjanjian lanjutan yang dapat menunjang tercapainya tujuan utama dari UNFCCC (United Nations, 1992; Article 2). Cara kerja UNFCCC adalah dengan mengadakan pertemuan rutin

yang disebut dengan the Conference of the Party of the Convention (COP). COP membahas mengenai isu perubahan iklim, beserta cara dan terobosan untuk menanggulangnya. Oleh karenanya, COP merupakan perundingan untuk menentukan agenda lingkungan internasional. Dari COP ini lah terlahir beragam agenda yang sekaligus berwujud rezim. Dua di antaranya, yang merupakan perjanjian paling terkenal dan diterima secara praktik sebagai universal, adalah Protokol Kyoto (hasil COP ke-3) dan Paris Agreement (hasil COP ke-21).

UNFCCC juga memiliki prinsip yang seharusnya dianut oleh negara-negara anggotanya. Prinsip tersebut tertuang dalam Pasal 3 dokumen UNFCCC. Prinsip-prinsip tersebut meliputi *Equity*, *Sustainability*, dan *International Trade*. Prinsip mengenai ekuitas tertuang dalam poin 1 dan 2 yang menyatakan bahwa setiap negara memiliki tujuan yang sama terkait dengan perubahan iklim, namun memiliki porsi upaya yang berbeda, menyesuaikan kapabilitas teknologi dan ekonomi negara tersebut. Prinsip mengenai *Sustainability* tertuang dalam poin 3 dan 4, menjelaskan bahwa semua upaya untuk menanggulangi perubahan iklim harus memerhatikan keberlanjutan ekonomi dan kompatibilitasnya secara sosial, kultural, serta agenda pembangunan negara tersebut. Terakhir, prinsip perdagangan internasional tertuang dalam poin 5 yang menyatakan bahwa segala bentuk upaya penanggulangan perubahan iklim tidak boleh berujung pada diskriminasi dan penghambatan dagang secara tidak adil (United Nations, 1992; Article 3). Rangka kerja UNFCCC, bersama dengan prinsip kerja dan rezim-rezim yang

dinaunginya, menjadi pedoman universal negara-negara di dunia untuk menjalankan agenda pelestarian lingkungan melalui penanggulangan perubahan iklim.

UNFCCC juga memiliki mekanisme penyelesaian sengketa yang tertuang dalam artikel 14. Mekanisme tersebut berupa notifikasi sengketa kepada negara yang dianggap bersengketa, disertai dengan pelaporan sengketa kepada *International Court of Justice* (ICJ). Mekanisme kedua adalah arbitrase yang dijabarkan dalam *annex* mengenai arbitrase sengketa. Apabila sengketa tidak dapat diselesaikan melalui kedua mekanisme tersebut, negara-negara bersengketa dapat membentuk komite beranggotakan negara yang dipilih oleh keduanya untuk memberi opini hukum yang harus diterima (*good faith*) oleh negara-negara bersengketa.

2.2.2 Paris Agreement, IEA, dan Agenda Elektrifikasi Kendaraan Dunia

Paris Agreement merupakan perjanjian multilateral mengenai perubahan iklim yang pertama di dunia yang mengikat secara hukum. Sebelumnya telah terdapat Protokol Kyoto yang juga mengikat secara hukum, namun skalanya terbatas pada beberapa negara maju saja. Di sisi lain, Paris Agreement bukan hanya mengikat secara hukum, melainkan juga inklusif dan diikuti oleh hampir seluruh negara di dunia. Sifat mengikat dan inklusif dari Paris Agreement didorong oleh kekhawatiran negara-negara yang meningkat akibat akselerasi pemanasan global, dan diperlukannya aksi segera bukan

hanya oleh negara maju, melainkan oleh semua negara. Oleh karenanya, perjanjian ini disusun untuk meng-*enhance* tujuan dari UNFCCC.

Upaya memperkuat tujuan tersebut diwujudkan dalam target Paris Agreement untuk mengurangi emisi gas rumah kaca agar tidak meningkatkan suhu bumi lebih dari 2°C di atas suhu sebelum masa industrial (*pre-industrial levels*), serta berusaha untuk menjaganya di suhu 1,5°C *pre industrial levels* (UNFCCC, 2015; Article 2 (1)). Perjanjian ini mendorong anggotanya untuk melakukan upaya tersebut secepat-cepatnya (UNFCCC, 2015; Article 4 (2)), namun juga dengan tetap menjunjung prinsip ekuitas UNFCCC (UNFCCC, 2015; Article 2 (2)). Sejalan dengan prinsip ekuitas tersebut, Paris Agreement mendorong negara berkembang untuk melakukan upaya mitigasi perubahan iklim yang berskala ekonomi, menyesuaikan perkembangan dan kondisi negara tersebut (UNFCCC, 2015; Article 4 (4)), serta mendorong negara maju untuk memberikan bantuan finansial terhadap program mitigasi yang menyesuaikan strategi dan prioritas domestik negara berkembang (UNFCCC, 2015; Article 7 (1) & (3)).

Paris Agreement juga menjunjung prinsip transparansi yang tertuang pada artikel 13 untuk memastikan progress ataupun bantuan yang terjadi di antara negara maju maupun berkembang (International Energy Agency, 2021; Article 13).

Paris Agreement tidak memuat kata dan perihal spesifik mengenai energi bersih ataupun aplikasinya pada sektor transportasi. Namun demikian, tujuan yang merujuk pada pengurangan emisi gas rumah kaca seperti yang

telah dijabarkan pada artikel 2, dorongan upaya mitigasi dan adaptasi berskala ekonomi pada artikel 4, serta dorongan untuk meningkatkan ambisi kontribusi sebuah negara pada artikel 4, membuktikan bahwa ada banyak cara yang dapat ditempuh untuk mewujudkan, dan bahkan meningkatkan kontribusi negara terhadap tujuan perjanjian. Elektrifikasi kendaraan relevan dengan upaya adaptasi sebuah negara dalam upaya menjembatani kebutuhan transportasi dan pengurangan emisi gas rumah kaca. Gagasan tersebut merupakan sebuah fakta dan dibuktikan oleh lahirnya *Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action*.

Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action merupakan deklarasi yang diikuti oleh 30 negara, dan merupakan hasil dari COP ke-21. Deklarasi tersebut menyadari bahwa 23% emisi gas rumah kaca dunia yang berhubungan dengan energi muncul dari sektor transportasi. Sementara itu, angka kontribusi gas rumah kaca oleh sektor transportasi diproyeksikan akan meningkat mendekati 50% pada tahun 2050 apabila tidak ada tindakan yang diambil oleh negara-negara di dunia. Oleh karenanya, transportasi dianggap sebagai sektor yang krusial untuk mewujudkan tujuan pamungkas Paris Agreement, dan deklarasi tersebut menyatakan komitmen para negara anggota untuk melakukan elektrifikasi kendaraan dengan target untuk membuat 20% dari total kendaraan negara tersebut menjadi kendaraan listrik. Deklarasi tersebut juga menyatakan komitmen negara bersangkutan untuk memajukan agenda deklarasi kapanpun dan di manapun, serta

mengundang semua aktor lain (bisnis, negara, dan lainnya) untuk ikut berkomitmen dalam deklarasi tersebut (COP21/CMP11, 2015).

Paris Agreement bersama dengan penelitian mengenai perubahan iklim juga mendorong negara-negara untuk menyadari pentingnya faktor durasi untuk mewujudkan tujuan Paris Agreement. Oleh karenanya, muncul konsep mengenai *Net Zero Emission* (NZE) yang diadopsi secara resmi oleh UN dan diikuti oleh 70 negara (termasuk Uni Eropa)(United Nations, 2023). NZE merupakan sebuah agenda yang bergerak di skala yang lebih luas, namun masih dalam rangka untuk mencapai tujuan Paris Agreement. NZE mendorong negara-negara untuk mengambil langkah konkret menghasilkan kemajuan pengurangan emisi karbon pada 2030, serta mengupayakan pemangkasan total emisi karbon pada 2050, namun juga memberi keleluasaan target waktu yang menyesuaikan kapabilitas negara berkembang.

Agenda NZE melibatkan bukan hanya sektor transportasi, melainkan keseluruhan sektor energi. Hal tersebut disebabkan oleh kenyataan bahwa sekitar tiga per empat (75%) emisi karbon dunia dihasilkan dari sektor energi (United Nations, 2023). Sejalan dengan itu, agenda perubahan iklim kemudian merangkul institusi internasional lain, utamanya yang bergerak di bidang energi. Institusi internasional di bidang energi yang paling menonjol adalah *International Energy Association* (IEA).

IEA didirikan pada 1974 oleh 17 negara dengan maksud untuk meresponi krisis minyak pada tahun tersebut, sehingga kebutuhan energi dunia tetap dapat terpenuhi. Pada abad ke-21, bersamaan dengan munculnya urgensi

dari perubahan iklim, IEA kemudian berpotongan dengan Paris Agreement, dan menjadi salah satu institusi penting yang turut serta mendorong agenda perubahan iklim melalui sektor energi yang juga meliputi transisi energi di ranah transportasi. IEA merupakan jantung dari tiap bahasan mengenai transisi energi, dan data keluaran IEA dianalogikan sebagai “standar emas” di ranah energi dunia (IEA, 2023a).

IEA terus berkembang dan meluas signifikansinya dalam rezim iklim internasional. Kini, IEA menjangkau lebih banyak produsen energi dunia melalui ekspansi yang berujung pada 31 negara anggota, 11 negara asosiasi, dan 4 negara aksesori yang keseluruhan mewakili lebih dari 80% konsumsi energi dunia (IEA, 2023b). Bukan hanya ekspansi di ranah jangkauan, IEA juga mengalami ekspansi kewenangan melalui pertemuan ministerial 2022 di mana negara-negara anggota setuju untuk memperluas mandat IEA dalam rangka mencapai agenda NZE (IEA, 2022a). Hal tersebut telah diwujudkan bahkan pada tahun 2021 melalui *roadmap* menuju NZE yang diterbitkan oleh IEA (COP21/CMP11, 2015), dan dilanjutkan dengan analisis tahunan mengenai kendaraan elektrik (*Global Electric Outlook*) yang diterbitkan sejak tahun 2022, mengikuti mandat NZE (IEA, 2022b, 2023c).

Di samping agenda NZE dan perpotongannya dengan IEA sebagai agenda transisi energi dan elektrifikasi yang paling menonjol di dunia, agenda elektrifikasi kendaraan juga menyebar melalui organisasi, komunitas, dan komitmen internasional lainnya. Beberapa di antaranya adalah C40 yang mulanya beranggotakan 40 kota maju di dunia, dan kini beranggotakan 96 kota

(C40 Cities, 2023), EV100 yang beranggotakan 130 perusahaan swasta (The Climate Group, 2023), dan FIA yang merupakan yayasan dan beranggotakan kumpulan asosiasi kendaraan dan infrastruktur transportasi dari beragam negara (Fia Foundation, 2023). Ketiga contoh tersebut, bersama dengan beragam jenis inisiatif elektrifikasi kendaraan lainnya dinaungi oleh satu payung utama yang disebut *Race to Zero* yang berarti perlombaan menuju ke ketiadaan emisi karbon. *Race to Zero* bergerak di rangka kerja UNFCCC, dan melibatkan aktor-aktor sub-nasional berupa institusi edukasi, finansial, perusahaan, hingga kota dan administrasi daerah suatu negara. Pada saat tulisan ini disusun, telah ada lebih dari 12.000 entitas yang menjadi anggota *Race to Zero* dengan komitmen kontribusi masing-masing (UNFCCC, 2023b).

Selain contoh-contoh tersebut, terdapat juga upaya-upaya terkini yang dilakukan oleh negara-negara yang tersebar di beragam benua di dunia untuk mencapai agenda transisi energi dan elektrifikasi kendaraan tersebut. Di wilayah Amerika Tengah dan Amerika Selatan terdapat Chile yang telah memiliki kota (Santiago) dengan bus elektrik terbanyak setelah China (Shenzhen) di angka 900 bis (Bnamerica, 2022). Kini Chile tengah mengupayakan penambahan bis menjadi 1900 dengan investasi dari IFC, badan di bawah World Bank yang menangani pihak swasta. Chile juga telah menyiapkan *roadmap* kerjasama dengan Peru untuk mendekarbonisasi industri pertambangan mereka melalui produksi hidrogen hijau (Bnamerica, 2023).

Selain Chile dan Peru, ada pula Kolumbia yang telah memiliki kota (Bogotá) dengan transportasi publik elektrik terbanyak kedua setelah China

meliputi lebih dari 1000 e-taxi dan e-bus (Bnamerica, 2021). Costa Rica juga telah mendapat bantuan dana senilai 400 juta USD per 2022 dari Korea Selatan, Perancis dan *Inter America Development Bank* (IDB) untuk agenda dekarbonisasi yang juga meliputi insentif pembelaan EV dan pembangunan *charging station* (IDB, 2022). Hal tersebut juga wujud upaya Costa Rica untuk merealisasikan komitmen NDC nya untuk meraih NZE pada 2050 dan kemajuan elektrifikasi kendaraan pada 2035 (Bnamerica, 2020). Sementara itu Argentina, Brazil, dan Panama juga telah mengalami *trend* peningkatan produksi energi terbarukan berupa pembangkit listrik tenaga angin, surya, dan hidrogen (Gallego & Arronte, 2023).

Di Asia, agenda dekarbonisasi terlebih mencolok di tiga negara yaitu Jepang, China, dan Korea Selatan. Ketiga negara tersebut bersama merupakan penyumbang CO₂ terbesar di Asia Pasifik, dan penyumbang 1/3 emisi GHG dunia (Jacob, 2021). Ketigannya gencar menggaungkan agenda elektrifikasi kendaraan. Jepang banyak menjadi donor negara-negara lain di Asia (Nikkei Staff Writer, 2021) dan berusaha melakukan dekarbonisasi transportasi udara (Voegele, 2022). China telah melakukan elektrifikasi 70% dari rel kereta apinya (Barnard, 2023), dan Korea Selatan merupakan salah satu inisiator riset kendaraan listrik terbesar di dunia melalui perusahaan multinasionalnya, Hyundai.

Selain negara-negara besar di Asia, negara-negara berkembang juga turut serta memperjuangkan agenda tersebut. Vietnam telah mendapat bantuan dana dari *Asian Development Bank* untuk mengadakan 150 e-bus, 150.000

charging port dan 3000 *charging station* (Goldman Sachs, 2022). Per 2023, Vietnam melalui perusahaan konglomerat domestiknya, VietFast, terbukti telah mengadakan 20.000 EV teregistrasi, dan 150.000 *charging station* (VietNam News, 2023). Viet Nam juga telah dapat memproduksi 11% kebutuhan energinya dari tenaga surya per 2021 setelah mengalami perkembangan drastis (200 kali lipat) dari tahun 2017 (Seah, 2023). Thailand juga memiliki ambisi pembuatan 150.000-200.000 EV dan 7000 *charging station* (Inoue, 2023). Ambisi tersebut bukan tanpa aksi karena Thailand telah menyepakati MoU dengan ACWA (perusahaan energi terbarukan terbesar di Arab) sejak 2022 lalu untuk dukungan dana sebesar 7 milyar USD demi target NZE Thailand (PHOONPHONGPHIPHAT, 2023).

Di Asia Selatan ada India yang telah memobilisasi 850 e-bus, dan terus melanjutkan pengadaan hingga angka 2000 pada akhir tahun fiskal 2023 (Jakhar, 2023). India juga telah mendapat donor dari perusahaan *Rural Electrification Corporation* (REC.ltd) untuk mengadakan 3000 e-bus lagi. Sementara itu, di Asia Tengah, Kazakhstan telah bekerjasama dengan Jerman dan Swedia untuk peningkatan produksi hidrogen hijau dan listrik hasil surya dan angin (Barlow & Rzegocki, 2023). Kazakhstan hendak menjadi *energy hub* dan eksportir utama hidrogen bagi Uni Eropa (AKHMETKALI, 2023). Kini, proyek tersebut telah berjalan di tahap Pre-FEED (Wood, 2023).

Di Afrika gelombang transisi energi dan elektrifikasi kendaraan juga terjadi. Afrika Selatan menyatakan komitmennya untuk memangkas 5% dari 12% GHG nya akibat ICEV pada 2050 (Kemp, 2023). Untuk mencapainya,

Afrika Selatan telah menjalin kerjasama dengan Eropa (melalui Jerman dan Denmark) untuk memproduksi hidrogen hijau. 700 juta USD telah tersalurkan ke Afrika Selatan (Reuters, 2023). Afrika Selatan juga sudah membuat pabrik daur ulang baterai lithium yang operasional (Waterworth, 2023). Bantuan-bantuan dan proyek-proyek juga bermunculan di Afrika Timur. Secara umum, bantuan dari beragam negara di Eropa Barat (Jerman, Denmark, U.K.) telah diterima dan dikelola oleh AfDB (*Africa Development Bank*) serta disalurkan kepada tujuh negara meliputi Kenya, Maroko, Nigeria, Rwanda, Senegal, Sierra Leone, dan Afrika Selatan (Ibrahim, 2023). Bantuan tersebut secara spesifik ditujukan untuk dekarbonisasi transportasi di Afrika, utamanya Afrika Timur.

Rwanda melalui perusahaan domestiknya, Ampersand, telah mengembangkan produksi massal e-taxi yang juga telah dibiayai 3,5 juta USD oleh *Ecosystem Integrity Fund* (EIF) sejak 2021 lalu (ESI-Africa, 2023). Selain itu, Rwanda juga telah meniadakan pajak untuk pembangunan *electric station* serta meniadakan bea masuk untuk EV (Waterworth, 2023). Kenya juga telah berkomitmen untuk melakukan elektrifikasi pada 2035 dan sudah memberlakukan pemotongan pajak dan bea masuk untuk EV, serta telah memproduksi mayoritas kebutuhan energinya secara terbarukan (Reuters, 2023). Perusahaan luar Afrika seperti EkoRent dari Finlandia juga telah mendirikan 3 *charging station* untuk bisnis e-taxi di Rwanda (ESI-Africa, 2023).

Sementara itu, Afrika Sub-Sahara tengah mengalami gelombang *demand* terhadap mobil elektrik bekas. *Demand* tersebut terjadi di Nigeria, Libya, Tanzania, Guinea, dan Ghana karena naiknya angka kematian akibat polusi, namun daya beli wilayah tersebut rendah untuk mendapatkan EV yang *first-hand* (Waterworth, 2023).

Dari contoh-contoh yang ada dapat disimpulkan bahwa agenda perubahan iklim dunia, meliputi transisi energi dan elektrifikasi kendaraan benar-benar dianut sebagai norma internasional. Proyek, komitmen, dan beragam kerjasama dan pendanaan yang ada menunjukkan bahwa negara-negara benar-benar memiliki niat dan telah melakukan serangkaian upaya yang nyata untuk menuju ke arah pelestarian lingkungan. Menimbang banyaknya volume dana yang mengalir serta banyak dan terbarnya negara-negara yang terlibat, bukanlah sebuah hal yang dilebih-lebihkan apabila transisi energi dan elektrifikasi kendaraan—yang seluruhnya disebut sebagai industri hijau—dapat dinggap sebagai masa depan yang masuk akal dan diperjuangkan oleh negara-negara di dunia.

2.3 Uni Eropa (EU)

2.3.1 Sejarah dan Dasar Berdirinya Uni Eropa

Eropa merupakan benua dengan sejarah yang dipenuhi oleh peperangan antar negara penyusunnya, yang dapat dilacak bahkan sejak abad pertengahan hingga dua perang terbesar di dunia pada abad ke-20 (Perang Dunia-I dan Perang Dunia-II). Perbedaan di Benua Eropa diperumit lagi semenjak munculnya Perang Dingin antara Amerika Serikat dengan Uni

Soviet, yang makin jelas memisahkan Eropa menjadi dua bagian, yaitu Eropa Barat (di ranah politik sering disebut Eropa saja) dan Eropa Timur (negara-negara bekas Uni Soviet). Uni Eropa sendiri merupakan entitas supranasional yang merujuk pada Eropa Barat. Terlepas dari sejarahnya yang penuh konflik, Eropa kini terbukti menjadi sebuah entitas supranasional yang tingkat integrasinya dijadikan sebagai *role model* bagi organisasi regional lain.

Cikal Bakal Uni Eropa tercipta akibat kombinasi dari serangkaian kondisi dan peristiwa. Pasca Perang Dunia ke-II, negara-negara Eropa tengah mengalami kelesuan ekonomi karena kerusakan dan biaya perang. Amerika Serikat dan Uni Soviet sebagai pihak pemenang perang dengan kekuatan terbesar, namun ideologi yang berlawanan, berusaha “mengurung ideologi” satu sama lain agar tidak menyebar. Inggris yang merupakan mantan negara digdaya sebelum Perang Dunia ke-II, tengah berfokus kepada pemulihan ekonomi negara sendiri dan tidak menaruh ketertarikan lebih terhadap Eropa Barat.

Latar politik dunia yang demikian membuat Amerika Serikat berkepentingan untuk membantu Eropa Barat pulih secepatnya agar pengaruh Uni Soviet tidak menyebar lebih jauh, namun justru agar Eropa barat dapat berfungsi sebagai pihak yang mengurung pengaruh Uni Soviet. Niatan Amerika tersebut tertuang melalui rencana pengintegrasian Eropa yang dinamai sebagai “the dream of United States of Europe” (Dedman, 2006: 22-24). Amerika Serikat yang sedari mulanya bersekutu dengan Inggris, memercayakan integrasi Eropa kepada Inggris. Namun karena

ketidaktertarikan Inggris, maka tidak ada upaya pembentukan institusi yang berarti dari Inggris kepada Eropa. Kondisi ini membuat harapan Amerika untuk mengandalkan peran Inggris menjadi pupus. Kondisi tersebut lah yang memicu Perancis dan Jerman untuk membentuk sebuah koalisi yang nantinya melahirkan cikal-bakal Uni Eropa.

Perancis, yang merupakan musuh bebuyutan Jerman, masih merasa terancam dengan keberadaan Jerman karena permusuhan dan konflik yang berulang kali terjadi di sepanjang sejarah. Oleh karenanya, sejak tahun 1946, Jean Monnet merumuskan rencana nasional Perancis untuk melakukan modernisasi teknologi dan ekonomi. Monnet meyakini bahwa keunggulan Perancis terletak pada lemahnya negara Jerman, dan bahwa selagi Jerman masih memiliki pasokan batu bara dan baja (*steel and coal*) yang besar, maka Jerman akan selalu menjadi ancaman. Dari gagasan tersebut lah, tercipta *Monnet Plan* yang awalnya bertujuan untuk melemahkan dan melumpuhkan Jerman melalui upaya dominasi pasar dan komoditas.

Namun demikian, tujuan tersebut bertabrakan dengan agenda bantuan ekonomi dan pembangunan ulang yang tengah dilaksanakan oleh Amerika melalui *Marshall Plan*. Di samping itu, produksi besi dan batu bara Jerman dibatasi dan diatur oleh Inggris dan Amerika sebagai konsekuensi dari kekalahan Perang Dunia ke-II. Dari situ lah *Monnet Plan* bergeser menjadi *Schumann Plan* yang diinisiasi oleh Robert Schumann, menteri luar negeri Perancis, untuk mendapatkan pasar sekaligus komoditas Jerman bukan melalui pelemahan, melainkan kooperasi. Untuk itu, pada 1950, Schumann

mencetuskan perlunya pasar terbuka dalam rangka mencapai tujuan ekonomi Perancis dan mencegah kebangkitan konflik Jerman-Perancis di masa depan (The Editor of Britannica, 2023a).

Jerman yang dianggap setengah berdaulat di komunitas internasional sebagai pihak yang kalah perang, melihat kerjasama dengan Perancis sebagai pilihan terbaik untuk mendapat rekognisi internasional dan melepas batasan-batasan yang diberikan oleh Amerika dan Inggris. Dengan didorong oleh kepercayaan Amerika terhadap Perancis karena putusnya harapan terhadap peran Inggris, *European Coal and Steel Community* (ECSC) tercipta dengan menghimpun empat anggota lain, yaitu Italia dan Benelux (Belgia, Netherland [Belanda], dan Luxembourg) melalui penandatanganan Perjanjian Paris pada 1951 yang mulai diratifikasi pada Agustus 1952 dan berlaku pada 1953 (Dedman, 2006: 52-57 & 60-61).

Berdirinya ECSC didorong oleh kepentingan nasional tiap negara anggotanya, dan faktor pemersatu tersebut terbukti lebih kuat ketimbang perjanjian internasional yang diupayakan Amerika melalui OEEC dengan harapan untuk mempersatukan Eropa Barat. Keberhasilan ECSC mendorong keenam negara anggotanya untuk memperluas bidang kerjasama meliputi energi atomik dan pasar tunggal terbuka yang mencakup komoditas di luar batu bara dan baja. Dari niatan tersebut lah terbentuk Perjanjian Roma pada Maret 1958 yang berisikan dua perjanjian. Satu perjanjian mengenai pembentukan *European Economic Community* dan yang lain mengenai pembentukan *Euroatom* (The Editor of Britannica, 2023b). Karena adanya kesamaan struktur

organisasi dan kesamaan anggota, maka ketiganya disatukan menjadi satu badan supranasional yang disahkan melalui *Merger Treaty* pada April 1965 dan berlaku pada 1967, menghasilkan European Community (EC)(European Parliament, 2023).

Keberhasilan multilateralisme yang didemonstrasikan oleh EC memunculkan beragam grup-grup lain yang berisikan beragam negara dengan formasi yang berbeda-beda pula di Eropa Barat. Dua di antaranya adalah pembentukan *Common Foreign and Security Policy* (CFSP) untuk mengurus keamanan dan hubungan antara EC dengan negara luar, serta *Justice and Home Affairs* (JHA) untuk mengurus urusan yudisial antar negara anggota. EC, CFSP, dan JHA bersama membentuk tiga pilar penyokong berdirinya Uni Eropa (EU) melalui Perjanjian Maastricht 1992 (Nugent, 1999), yang lebih lanjut diamandemen melalui Perjanjian Lisbon 2007 (Kaczorowska-Ireland, 2021) yang melahirkan EU yang dikenal pada era ini (dikurangi Inggris semenjak kepergiannya dari EU melalui Brexit pada 2019).

2.4 Interaksi dan Pengaruh di antara UE, WTO, dan Perjanjian Paris

Sub bab ini akan lebih banyak membahas mengenai fakta-fakta di masa lampau, serta beberapa fakta di masa kini, yang berkaitan dengan sikap-sikap Uni Eropa di dalam kedua rezim yang telah dipaparkan sebelumnya. Sub bab ini ditujukan untuk membantu pembaca memahami bagaimana *status quo* hubungan antara Uni Eropa dan kedua rezim yang ada dapat terjadi sebagaimana adanya dan dipandang sebagai sesuatu yang wajar. Data dan studi kasus yang lebih aktual

akan diperlakukan sebagai data untuk dianalisa dan dipaparkan pada bab berikutnya.

2.4.1 Peran Uni Eropa dalam Rezim Perdagangan Internasional

Peran Uni Eropa dalam pembentukan norma perdagangan internasional yang ada di masa kini dapat dilacak bahkan jauh sebelum negara-negara Eropa bergabung menjadi EU, dan jauh sebelum berdirinya GATT. Upaya tersebut dapat diamati melalui Perjanjian Damai Utrecht pada tahun 1713 yang mengakhiri perang antar negara-negara di Eropa. Perjanjian tersebut juga memiliki klausa non-diskriminasi yang sekarang dikenal sebagai prinsip MFN.

Pasca Perang Napoleon, muncul Perjanjian Cobden-Chevalier pada 1860 yang mendasari *trend* perjanjian dagang antar negara Eropa untuk menganut prinsip MFN. Perjanjian tersebut mulanya dilakukan secara bilateral oleh dua pihak berseteru dari Perang tersebut, yaitu Inggris dan Perancis. Namun demikian, perjanjian itu secara cepat menyebar karena keinginan negara lain untuk mendapat perlakuan tarif yang sama. Keinginan yang sama kemudian bermunculan di negara-negara lain, membentuk perjanjian demi perjanjian bilateral menganut penghapusan halangan dagang (Lampe, 2010). Meskipun perjanjian yang terjadi antar negara masih bersifat bilateral, namun rangkaian perjanjian bilateral yang ada antara satu negara dengan yang lain membentuk sebuah multilateralisme di mana semuanya menggunakan MFN sebagai standar perdagangan, menandai munculnya norma dagang

internasional yang non-diskriminatif untuk pertama kalinya di dunia (VanGrasstek, 2013: 40 & 41).

Seiring berjalannya waktu berkembang pula kapabilitas ekonomi negara-negara di Eropa. G2 yang mengawali adanya sistem finansial internasional, yaitu Amerika dan Inggris, mulai bergeser menjadi Amerika dan Eropa Barat. Pada abad ke-20 terbentuklah EEC dan kemudian menjadi EC dan EU. Integrasi berbasis ekonomi tersebut dipandang sebagai sebuah demonstrasi bahwa adalah suatu hal yang mungkin untuk mencapai perdamaian melalui kooperasi dan perdagangan (hal 13 dan 14). Oleh karena kenyataan bahwa EU diakui dan mengakui diri sebagai terspesialisir di ranah perdagangan, EU menganggap kebijakan terkait perdagangan sebagai hal yang penting dan berniat untuk terus berperan aktif dalam perumusannya di kancah internasional (VanGrasstek, 2013: 31). Hal tersebut terbukti dari penjelasan pada bagian sejarah munculnya WTO, di mana GATT yang dianggap sebagai periode antara muncul karena ketidaksepahaman aturan dan kebijakan dagang yang diyakini oleh Amerika Serikat dibandingkan dengan EC. Kapabilitas EC sebagai kekuatan ekonomi memungkinkan EC untuk memberi pendapat yang pantas untuk dipertimbangkan dan berbobot, sehingga dapat memperpanjang dan memengaruhi negosiasi pembentukan WTO.

Peran EU juga makin dapat terlihat melalui proposal resminya yang diajukan kepada GATT dalam Doha Round pada tahun 1990 mengenai pembentukan *Multilateral Trade Organization* (MTO). MTO adalah rancangan institusi yang melanjutkan kritik dari Mr. John. Melalui proposal tersebut, EU

menunjukkan gagasannya yang mendukung adanya dasar hukum untuk menyelesaikan sengketa dan melakukan pengawasan pemberlakuan putusan, keberadaan badan administrasi dalam WTO beserta dengan hak dan imunitasnya, serta penetapan anggaran dan ketentuan relasi terhadap organisasi internasional yang lain.

Meskipun pada akhirnya banyak negara yang menganggap ide reformasi struktur tersebut akan mengalihkan perhatian dari fokus untuk mencapai hasil substantif, EU lah yang menghimpun dukungan dari Kanada, menggenapkan posisi empat negara ekonomi terkuat (*Quad Group* yang terdiri dari Amerika, Jepang, EU, dan Kanada) ke dalam kesetimbangan untuk memicu kemajuan lebih lanjut (VanGrasstek, 2013: 60 & 61). Proposal EU pada 1990 tersebut menunjukkan gagasan, pandangan, serta keterlibatan EU sebagai entitas politik dalam pembentukan rezim dagang yang ada di masa kini.

Kini, Uni Eropa terus menyatakan dirinya sebagai pendukung multilateralisme di ranah perdagangan, dan memiliki kepentingan untuk menjaga agar norma-norma perdagangan internasional yang ada tetap berjalan (European Commission, 2023c).

2.4.2 Peran Uni Eropa dalam Rezim Perubahan Iklim Internasional

Keterlibatan Uni Eropa dalam membentuk norma perubahan iklim internasional dapat diamati melalui tiga poin utama, yaitu frekuensi diplomasi yang tinggi melalui keterlibatan dalam fora-fora mengenai perubahan iklim, penentuan target yang tinggi kepada negara-negara EU, serta pengeluaran

anggaran pendapatan negara yang tinggi untuk agenda perubahan iklim. Ketiga hal tersebut dapat diamati sepanjang abad ke-21, bahkan sebelum Paris Agreement dibentuk. Pada tahun 2009 diadakan Copenhagen Summit di Denmark, yang mana juga merupakan COP ke-15. COP tersebut ditujukan untuk merundingkan upaya pengembangan Protokol Kyoto.

Meskipun berakhir tanpa rencana yang konkret, EU menggunakan forum tersebut untuk mendeklarasikan niatan untuk mengeluarkan 100 milyar USD sebelum akhir 2025 untuk agenda perubahan iklim. Hingga tulisan ini disusun, pemerintah negara-negara dalam EU telah berhasil mengeluarkan 27 milyar USD, dan donor-donor eksternal telah membantu pemerintah EU mengeluarkan 56,3 milyar USD sehingga total kekurangan pendanaan dari komitmen Copenhagen Summit adalah 16,7 milyar USD (European Commission, 2022).

Selain dari komitmen pendanaan yang tidak sedikit, EU juga telah mendeklarasikan target agenda perubahan iklim yang signifikan bahkan sejak Desember 2008 yang dinamai sebagai “20-20-20 Energy Plan”. Rencana tersebut mengharuskan EU untuk memangkas emisi gas rumah kaca sebesar 20% serta memenuhi 20% dari total kebutuhan energi EU menggunakan energi terbarukan pada tahun 2020 (Euro-CASE, 2020). Target tersebut berhasil dicapai pada tahun 2020 lalu (EEA, 2021).

Target-target perubahan iklim terus dideklarasikan dan diperbarui dari waktu ke waktu. Pada 2014 EU telah mendahului Paris Agreement dengan menetapkan target pengurangan emisi total sebesar 40% pada 2030 mendatang,

dibanding dengan emisi pada 1990 (European Commission, 2014a). Inisiatif tersebut pun diperbarui lagi pada 2019 melalui deklarasi darurat iklim. Deklarasi tersebut dikeluarkan oleh European Parliament (parlemen Uni Eropa) setelah merundingkan hasil penelitian mengenai percepatan perubahan iklim yang mengkhawatirkan (European Parliament, 2019). Deklarasi tersebut yang mendorong EU untuk mencetuskan European Green Deal. European Green Deal merupakan rangka kerja dan target untuk mencapai *carbon neutrality* pada tahun 2050 melalui pengelolaan dan produksi energi di berbagai bidang masyarakat. Rangka kerja tersebut diformulasikan dan diadopsi oleh European Commission, serta memiliki target untuk menurunkan emisi total setidaknya sebesar 55% (peningkatan 15% dari deklarasi pada tahun 2014) pada 2030 dibandingkan emisi pada 1990 (European Commission, 2023a).

Melanjutkan inisiatif tersebut, proposal-proposal European Commission kemudian disahkan oleh parlemen pada 2021. Hal tersebut mengubah Green Deal yang mulanya merupakan deklarasi politik menjadi hukum bagi tiap negara anggota. Pengesahan tersebut membuat Green Deal secara resmi menjadi *European Climate Law* (European Parliament, 2021). Hukum tersebut masih dikembangkan oleh negara-negara EU melalui pengajuan beragam proposal untuk memastikan target 2030 dan 2050 dapat tercapai. Proposal-proposal ini dinamai sebagai “*Euro Fit for 55 Package*” (European Council of the European Union, 2023a).

Di samping pendanaan dan upaya deklarasi dan kebijakan yang ambisius, EU juga aktif berdiplomasi di ranah perubahan iklim. Semenjak

2015, EU telah sepakat untuk mengaitkan agenda perubahan iklim dengan sebanyak-banyaknya sektor kehidupan, dan untuk secara aktif mendiplomasikannya di forum-forum internasional (European Commission, 2017). Salah satu contoh yang paling menonjol dan actual adalah *partnership* dengan Indonesia semenjak 2022 melalui JETP. COP ke-26 di Glasgow pada 2021 menghasilkan sebuah rangka pendanaan baru bernama *Just Energy Transition Partnership* (JETP).

JETP merupakan hubungan pendanaan oleh negara maju untuk negara-negara berkembang yang masih mendasarkan pemenuhan kebutuhan energinya kepada batu bara (Kramer, 2022). Menggunakan momentum KTT G20 pada 2022 lalu, EU bersama dengan negara-negara lainnya mengeosiasikan JETP kepada Indonesia dan membuahkan persetujuan (European Commission, 2023m). Perjanjian JETP dengan Indonesia merupakan perjanjian JETP kedua EU setelah Afrika yang setuju bekerjasama JETP dengan EU pada 2021 lalu (European Commission, 2022). Pada forum tersebut pula EU menyerukan ajakan bagi negara-negara untuk segera memperbarui komitmen NDC mereka (European Parliament, 2022).

Uraian dalam bab ini diharapkan mampu memberi kejelasan mengenai rezim-rezim internasional yang tengah berlaku, serta kaitannya dengan Uni Eropa selaku objek penelitian dalam tulisan ini. Telah dijelaskan bahwa WTO maupun Perjanjian Paris merupakan rezim yang bibit pembentukannya dapat diamati semenjak abad ke-20 dan melibatkan berbagai macam aktor. Lahirnya WTO dan Perjanjian Paris menandai adanya sebuah sistem internasional yang

lebih terkonvergensi (mengerucut) akibat munculnya rangka kerja, aturan, serta badan-badan yang menjalankan aturan tersebut.

Kini, di abad ke-21, keduanya masih berjalan mengikuti tujuan, prinsip, dan fitur yang diperlengkapkan kepada tiap-tiap rezim. Baik UNFCCC (utamanya melalui Paris Agreement) maupun WTO terus beroperasi sebagai rezim yang dominan di kategorinya masing-masing. Uni Eropa pun merupakan entitas supranasional yang pembentukannya terjadi di sepanjang abad ke-20, dan secara resmi terbentuk pada abad ke-21 dengan relevansi yang tidak pudar; malahan terus meningkat dari waktu ke waktu. Relevansi dampak keberadaan Uni Eropa dapat diamati di kedua rezim melalui beragam fora dan peristiwa yang telah dijabarkan dalam bab ini. Fakta dan pengetahuan dalam bab ini akan menjadi dasar pemahaman bagi pembahasan pada bab selanjutnya.