

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Industri otomotif dunia mendapatkan kejutan besar dengan munculnya sebuah skandal yang menimpa salah satu perusahaan multinasional (MNC) otomotif terbesar di dunia yaitu Volkswagen Group. Skandal yang dilabeli dengan sebutan “*Dieseldate*” ini muncul bermula dari temuan *Environmental Protection Agency* (EPA) yaitu Badan Perlindungan Lingkungan milik pemerintah Amerika Serikat, terkait dengan tindakan manipulatif yang dilakukan oleh Volkswagen Group pada bulan September 2015. Perusahaan produsen mobil asal Jerman tersebut, diketahui menggunakan sebuah perangkat lunak atau dikenal dengan sebutan “*defeat device*”¹ pada mesin mobil produksinya khususnya yang berjenis diesel (Hotten, 2015).

Perangkat ini dianggap dapat berfungsi untuk memanipulasi hasil uji emisi yang sesuai dengan standar di beberapa negara yang bersangkutan, khususnya negara-negara atau negara tuan rumah (*host country*) yang menjadi pasar Volkswagen. Perangkat lunak yang dipasangkan pada bagian mesin tersebut mampu mendeteksi kondisi apakah kendaraan sedang menjalani uji emisi atau sedang digunakan dalam perjalanan. Cara kerja perangkat ini jika dijelaskan secara sederhana maka, sebuah perangkat tersebut bekerja dengan mengaktifkan panel elektronik untuk mengendalikan kinerja mesin dan perangkat kendali emisi kemudian memotong jumlah volume gas polutan yang keluar khususnya gas nitrogen oksida (NOx) dari pipa pembuangan dengan sedemikian rupa sehingga

¹ Istilah yang disematkan pada aturan perundang-undangan Amerika Serikat untuk penyebutan pada perangkat yang dimaksudkan.

emisi yang dikeluarkan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, atau dengan kata lain berada dalam jangkauan batas aman menurut otoritas yang berwenang (Topham, et al., 2015).

Perangkat lunak atau *defeat device* tersebut mampu memanipulasi uji emisi agar sesuai dengan aturan yang berlaku hampir di seluruh wilayah pemasaran VW². EPA, memperkirakan di Amerika Serikat terdapat kurang lebih 500 ribu unit mobil menggunakan perangkat tersebut. Sedangkan secara global pihak Volkswagen Group mengakui bahwa telah memasang perangkat tersebut pada kurang lebih 11 juta unit mobil. Jumlah mobil yang terindikasi telah terpasang perangkat tersebut, merupakan mobil yang diproduksi pada periode tahun 2009 hingga tahun 2015. Akibat pernyataan tersebut reaksi terhadap skandal *Dieseldgate* kian meluas hingga ke beberapa negara, khususnya bagi konsumen itu sendiri yang merasa dirugikan (Bomey, 2015).

Dalam kasus ini Volkswagen Group dianggap melanggar beberapa regulasi atau aturan yang berlaku di Amerika Serikat yaitu seperti; Pasal 203 (a)(3)(b) dalam Undang-undang *Clean Air Act* (CAA), 42 U.S.C. 7522 (a)(3)(b), terkait dengan pemasangan alat atau apa saja yang dapat melanggar standar pengujian emisi EPA, kemudian Pasal 203 (a)(1) yang melarang penjualan kendaraan bermotor atau mesin yang tidak tercakup oleh sertifikat kesesuaian yang sah, ditambah Volkswagen Group juga melanggar *Code of Federal Regulations*³, yaitu 40 CFR Bagian 86, Pasal 86.1803-01 dan Pasal 86.1809-12 menetapkan pelarangan terhadap *defeat device* ‘perangkat manipulasi’. Tidak berhenti sampai disitu, dalam penanganan kasus tersebut EPA memiliki wewenang berdasarkan Pasal 207 (c)(1) dan Pasal 203 (a)(4)(B) dalam CAA terkait dengan kewajiban produsen untuk melakukan *recall* ‘penarikan kembali’ jika EPA menentukan bahwa terdapat kendaraan yang tidak sesuai dengan peraturan.

² VW singkatan dari Volkswagen.

³ Sering disebut sebagai hukum administratif Amerika Serikat.

Ditambah lagi dengan aturan 40 CFR Bagian 85 (40 CFR 85.1801-85.1808) berkenaan dengan persyaratan penarikan untuk kendaraan ringan (EPA.gov, 2016).

Sejak kasus *Dieseldate* muncul di Amerika Serikat yang mana merupakan salah satu *host country* dari kegiatan bisnis Volkswagen dan seiring dengan berjalannya kasus ini. Berbagai pihak khususnya konsumen di berbagai belahan dunia yang menjadi lokasi pemasaran dari perusahaan ini, merasa dirugikan atas terjadinya kasus tersebut. Misalnya saja, seperti di kawasan Eropa atau Australia dimana konsumen bereaksi dan melakukan protes atas kasus tersebut, terlebih pihak VW telah mengakui bahwa 11 juta unit mobil produksi VW Group yang dipasarkan di seluruh dunia, telah dipasang *defeat device*. Pihak-pihak yang dirugikan meminta perusahaan mobil asal Jerman tersebut untuk bertanggung jawab, khususnya terkait dengan pembayaran denda atau kompensasi kepada pemilik kendaraan VW, namun hal tersebut ditolak oleh pihak VW dengan dalih adanya perbedaan situasi antara kedua wilayah tersebut dengan Amerika Serikat, yang mana akan berbeda pula solusi dalam penanganannya (Newton, 2016).

Berbeda dengan kondisi yang ada pada dua wilayah tersebut, pihak VW menunjukkan sikap yang berbeda terhadap reaksi yang terjadi di kawasan-kawasan tersebut jika ditinjau dengan apa yang ada di Amerika Serikat. Di Amerika Serikat, Volkswagen bersedia menerima sanksi dari otoritas yang berwenang dan rela membayar denda beserta kompensasi kepada konsumen di Amerika Serikat. Sedangkan, misalnya saja di Eropa dimana juga terdapat aturan atau landasan hukum dari Uni Eropa yang sesuai dengan penanganan kasus tersebut yaitu seperti; Pasal 13 Peraturan Komisi Eropa (EC) 715/2007, terkait dengan pengujian emisi dan pelarangan penggunaan *defeat device*. Ditambah dengan Pasal 46 dari *Directive 2007/46* terkait dengan perlindungan konsumen. VW tetap berkilah dan menilai bahwa pertanggung jawaban seperti yang diminta, tidak memenuhi syarat dan jika memang harus diminta untuk bertanggung

jawab pihak VW bersedia memberikan pertanggung jawaban bersifat teknis berupa perbaikan berkala tanpa biaya (Schmitt, 2016).

Pada medio 2016, Pemerintah Federal Amerika Serikat, Negara Bagian California, dan Komisi Perdagangan Federal AS (FTC), menuntut perusahaan mobil asal Jerman Volkswagen Group dan entitas terkait untuk bertanggung jawab atas kasus tersebut, dan menyepakati untuk membayar sejumlah dana yang mencapai nilai US\$ 14,7 miliar atau sekitar Rp 200 triliun. Dana tersebut digunakan untuk menyelesaikan kasus tindakan manipulatif dalam uji emisi yang dianggap telah menipu pelanggan di Amerika Serikat. Pihak VW Group menawarkan konsumen di Amerika Serikat untuk *buyback* ‘membeli kembali’ unit mereka, dan penghentian sewa pada kurang lebih 500 ribu unit yang telah terjual pada periode tahun 2009-2015 untuk kendaraan berjenis diesel dengan kapasitas mesin 2.0 liter atau sekitar 2000cc. VW Group juga mengeluarkan dana hingga US\$ 10,03 miliar atau setara dengan kurang lebih Rp 140 triliun, yang nantinya digunakan untuk memberi kompensasi kepada konsumen di Amerika Serikat. Selain itu, VW juga menghabiskan US\$ 4,7 miliar untuk program pengurangan polusi dari mobil-mobil produksinya dan berinvestasi pada pengembangan teknologi kendaraan ramah lingkungan (EPA.gov, 2016).

Tidak berhenti sampai disitu, pada tahun 2017 otoritas Amerika Serikat meminta Volkswagen untuk *buyback* ‘membeli kembali’ dengan biaya sekitar US\$ 3 juta. Jika ditotal secara keseluruhan, dana yang dikeluarkan oleh Volkswagen Group di Amerika Serikat untuk menyelesaikan kasus *Dieseldgate* ini diperkirakan mencapai angka kurang lebih US\$ 30 miliar. Tidak seperti di kawasan lainnya dimana Volkswagen Group enggan untuk membayar denda atau kompensasi yang diminta oleh pihak-pihak yang dirugikan seperti di wilayah Eropa dan Australia. Dimana pihak Volkswagen berdalih bahwa pembayaran denda dan pemberian kompensasi bukanlah hal yang harus dipenuhi karena adanya perbedaan situasi. Namun, di Amerika Serikat Volkswagen Group justru menunjukkan

sikap yang berbeda dengan bersedia memenuhi permintaan otoritas Amerika Serikat dalam penyelesaian kasus tersebut (Riley, 2017).

Berdasarkan dari penjelasan di atas, hal yang menjadi sorotan dalam penelitian ini adalah terkait dengan kemampuan Amerika Serikat dalam mendorong bahkan menekan kesediaan Volkswagen Group untuk menerima sanksi atau bertanggung jawab terhadap Amerika Serikat khususnya dalam hal pembayaran pinalti/denda dan pemberian kompensasi terhadap konsumen di Amerika Serikat. Maka dalam tulisan ini dibahas mengenai “Analisis Pengaruh *Host Country* terhadap Perusahaan Multinasional (MNC) dalam Kasus Skandal *Dieseldate* Volkswagen Group di Amerika Serikat”. Dengan demikian, penelitian ini, akan berupaya mengkaji dan menganalisis adanya pengaruh yang dilakukan dan dimiliki oleh Amerika Serikat dalam menangani dan menyelesaikan kasus *Dieseldate* tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis merumuskan masalah yang akan dikaji dan diteliti sebagai berikut:

“Mengapa Volkswagen Group bersedia menerima sanksi dan memberikan pertanggungjawaban berupa pembayaran denda atau kompensasi dalam penyelesaian kasus “Dieseldate” di Amerika Serikat?”

1.3. Tujuan Penelitian

Dari pertanyaan penelitian yang dikemukakan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk memperoleh fakta dan data, sehingga mengetahui bagaimana sebenarnya penjelasan terkait dengan dinamika yang terjadi dalam kasus *Dieselgate* di Amerika Serikat.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis kesediaan Volkswagen Group dalam menerima sanksi dan bagaimana bentuk respons dan upaya dari Amerika Serikat dalam menangani dan menyelesaikan kasus *Dieselgate* ditinjau dari berbagai aspek atau faktor.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dapat diperoleh dalam penelitian ini baik secara akademis maupun praktis adalah sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Akademis

Penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan sumbangsih bagi pengembangan studi Hubungan Internasional khususnya HI Universitas Diponegoro yang berfokus pada peminatan kejahatan transnasional dan internasional di masa mendatang, terkait pada bidang bisnis, industri, lingkungan hidup dan pembangunan berkelanjutan.

1.4.2. Manfaat Praktis

1. Mengetahui informasi dan gambaran perkembangan kasus *Dieselgate* di beberapa kawasan khususnya di Amerika Serikat.
2. Mengetahui aktivitas dan dinamika industri otomotif dalam menanggapi kondisi global saat ini.
3. Mengetahui bagaimana respons atau tindakan Amerika Serikat dalam menyelesaikan permasalahan *Dieselgate*.

1.5. Kerangka Pemikiran

Untuk melihat, menggali dan menyikapi sebuah isu atau permasalahan yang ada dalam sebuah penelitian maka diperlukan alat atau instrumen berupa teori-teori atau konsep-konsep ilmiah yang relevan agar permasalahan tersebut dapat ditafsirkan dan disajikan secara lebih *tangible* dan bijaksana. Oleh karena itu, penulis menentukan teori atau konsep ilmiah yang relevan dan dapat digunakan sebagai landasan berpikir untuk menggambarkan, mengkaji dan menjawab permasalahan yang akan diteliti.

1.5.1. Teori *Obsolescing Bargain*

Interaksi antara *Multinational Corporation* (MNC) atau Perusahaan Multinasional dengan Negara dapat dikatakan sebagai sebuah keniscayaan dalam konstelasi hubungan internasional. Jika pada masa-masa awal perkembangan ilmu hubungan internasional hanya dikenal negara sebagai aktor utama, maka dalam era HI kontemporer telah muncul bentuk aktor-aktor baru yang menjadi bagian dari khazanah HI itu sendiri, dimana salah satunya adalah Perusahaan Multinasional (MNC). MNC memiliki peranan penting dalam menciptakan geliat pertumbuhan di dalam suatu negara khususnya di bidang ekonomi.

Dalam Hadiwinata (2002), Colman dan Nixon membuat definisi tentang MNC, dimana MNC diartikan sebagai “unit-unit usaha yang memiliki atau mengontrol aset-aset seperti pabrik, pertambangan, perkebunan, pusat penjualan, dan perkantoran yang minimal terdapat di dua negara”. MNC memiliki ciri khusus sebagai pembeda karakter dengan bentuk perusahaan lain, ciri-ciri khusus tersebut antara lain;

1. Lingkup kegiatan dalam memperoleh pendapatan dilakukan melampaui batas-batas negara.
2. Perdagangan antar negara biasanya dilakukan dalam ruang lingkup MNC itu sendiri.

3. Kontrol terhadap teknologi dan modal merupakan keunggulan utama yang dimiliki oleh MNC.
4. Sistem manajemen dan distribusi terus dikembangkan melintasi batas-batas negara.

Dalam keterikatannya antara keberadaan MNC dengan sebuah Negara, dikenal istilah Negara Induk atau *Home Country* dan Negara Tuan Rumah atau *Host Country*. Dimana *Home Country* merupakan negara asal atau induk dari sebuah MNC, dan *Host Country* merupakan negara di luar batas *home country* dimana sebuah MNC dapat menjalankan kegiatan korporasi atau bisnisnya. Hubungan antara MNC dan Negara khususnya negara *Host Country* tidak bisa lepas dari berbagai macam dinamika karena adanya fluktuasi pengaruh di antara keduanya. Maka dalam penelitian ini digunakan Teori *Obsolescing Bargain* untuk menjelaskan bagaimana posisi tawar sebuah perusahaan multinasional (MNC) terhadap negara atau sebaliknya dalam mencapai kepentingan mereka masing-masing.

Teori *Obsolescing Bargain* dikembangkan oleh Raymond Vernon (1971) tahun 1971, teori ini menggambarkan bagaimana interaksi antara perusahaan multinasional (MNC) dan *host country* dimana terjadi dinamika dalam mengolah tujuan (*goals*), keunggulan relatif (*relative advantage*), dan hambatan atau kendala (*constraint*), yang digunakan untuk menentukan posisi tawar (*bargaining position*). Posisi tawar tersebut nantinya berujung pada perolehan *outcome* berupa pengaruh (*leverage*) atau tercapainya kepentingan masing-masing.

Pada interaksi di antara kedua belah pihak, salah satu pihak mulanya ditempatkan memiliki posisi tawar dan pengaruh yang lebih tinggi atau dominan. Seiring berjalannya waktu, pihak yang sebelumnya memiliki posisi tawar dan pengaruh lebih rendah mampu menyejajarkan posisi dan pengaruhnya sehingga tercipta *mutual benefit* bagi masing-masing pihak. Namun kondisi tersebut bisa berbalik, dimana pihak yang sebelumnya memiliki posisi dan pengaruh lebih rendah menjadi pihak yang dominan

dari pihak yang sebelumnya lebih unggul, karena meningkatnya posisi tawar dan pengaruh itu sendiri. Pergeseran posisi tawar masing-masing pihak dapat kapan saja terjadi tergantung situasi maupun kondisi dari kedua belah pihak (Groose, 2005).

Adapun dalam buku *Global Political Economy Theory and Practice* karya Cohn (2005), dimana Raymond Vernon menyatakan bahwa:

“A host state has weak bargaining position before an MNC enters because the MNC can pursue other options and the host state must provide incentive to attract the initial investment. The MNC’s bargaining power stems from its sophisticated technology, brand-name identification, access to capital, product diversity and ability to promote exports. Thus, the initial investment agreement favors the MNC, After the investment is made. However. The host state has more bargaining leverage because the MNC commits itself to immobile resources. The host state can treat these resources as a “hostage” and it gains bargaining, technology and managerial skill through spinoff from the foreign investment. Thus, the host state may try to renegotiate the original bargain and gain more favorable terms with the MNC....”

Begitu pun menurut Moran (1974), awalnya MNC memiliki posisi *bargaining* yang lebih kuat ketimbang negara tuan rumah, karena *host country* berupaya menarik perhatian MNC untuk mengelola atau mengembangkan sumber daya yang dimiliki. Hal ini disebabkan, MNC menguasai keunggulan relatif berupa sumber daya seperti; teknologi, modal, brand, kesempatan untuk peningkatan ekspor, dsb. Namun dengan keunggulan relatif tersebut, justru membuat MNC tidak mudah meninggalkan atau melepas kegiatan bisnis dan investasi yang telah ditanamkan di suatu negara, sehingga investasi itu sendiri membuat MNC seakan menjadi *hostage* ‘sandera’.

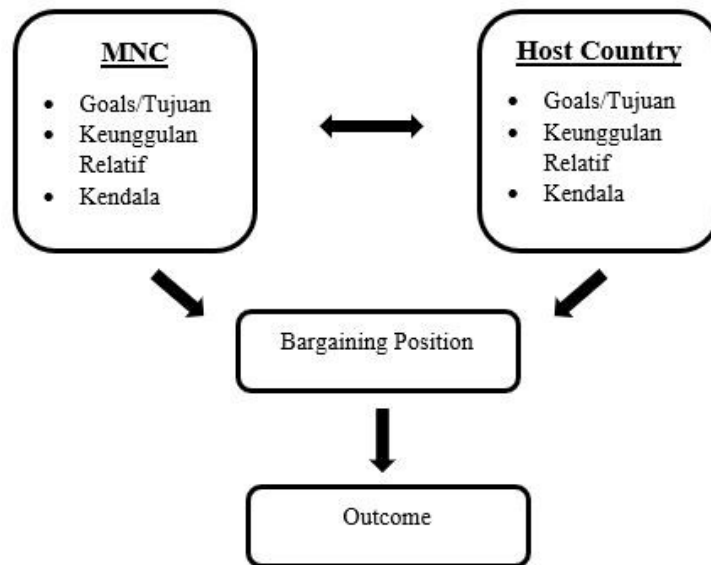
Dalam kondisi seperti itu posisi MNC dikatakan melemah, karena keunggulan relatif seperti modal dan teknologi yang dimiliki oleh MNC ditransfer kepada *host country*, sedangkan di sisi lain *host country* sendiri memiliki keunggulan relatif berupa akses pasar dan faktor produksi seperti; sumber daya alam, tenaga kerja, lokasi, yang dibutuhkan oleh MNC. Sehingga dalam hal ini posisi tawar *host country* menguat. Kuatnya posisi tersebut berimplikasi pada meningkatnya pengaruh (*leverage*) dan memudahkan *host country* untuk mewujudkan kepentingannya. Dengan kata lain terjadi perpindahan posisi tawar atau *bargaining* dari MNC ke *host country*.

Dalam teori ini juga menjelaskan adanya kendala atau hambatan yang mengiringi hubungan antara MNC dan *Host Country*. Kendala dalam perebutan posisi tawar antara pemerintah dengan perusahaan multinasional biasanya bersumber dari adanya fluktuasi dalam kondisi ekonomi-politik baik domestik maupun internasional. Di sisi *host country*, biasanya hal yang dapat menjadi hambatan adalah seperti adanya restriksi dari suatu perjanjian internasional yang diikuti oleh negara, lemahnya legitimasi pemerintah, tidak stabilnya kondisi perpolitikan. Sedangkan dari sisi MNC, hambatan tersebut bisa berupa regulasi pajak ataupun bentuk peraturan lainnya seperti restriksi yang dapat merugikan perusahaan, perjanjian atau kesepakatan dengan *host country* maupun *home country*, larangan dari perusahaan induk, adanya pihak ketiga baik domestik maupun global berupa intervensi dari negara lain dan ataupun lembaga internasional (Eden, 2005).

Dunning (1993) menjelaskan bahwa dalam hubungan antara *host country* dan MNC, terdapat motif-motif tertentu sebagai penggerak jalannya sebuah interaksi. MNC secara umum dikatakan memiliki beberapa motif seperti, untuk pencarian pasar (*market seeking*), pencarian sumber daya (*resource seeking*), pencarian efisiensi atau pencarian aset strategis (*efficiency seeking or strategic asset seeking*). Sedangkan di pihak *host country* motifnya adalah hal-hal yang bersifat normatif seperti ekonomi,

sosial, atau bahkan politik yang lebih luas, dimana hal tersebut mencerminkan kecenderungan nasionalistik dan upaya untuk membangun perekonomian nasional yang rasional dengan mengamankan manfaat yang besar dari masuknya investasi asing yang mana hal tersebut berujung pada peningkatan investasi yang signifikan, transfer teknologi, penciptaan lapangan kerja, efek neraca pembayaran yang positif, pengoptimalan sumber daya dalam negeri, dll.

Bagan 1.1. Pola interaksi antara MNC dan Host Country menurut Teori *Obsolescing Bargain*



Sumber: Groose, 2005.

Dalam teori ini Eden (2005) menjelaskan bahwa tujuan dari MNC dan *Host Country* diasumsikan bertentangan. Meskipun tujuan mereka diasumsikan bertentangan, tetapi terdapat pola tawar-menawar yang bersifat “*positive sum game*” sehingga kedua pihak akan secara sukarela menawar dan mencapai perolehan atau kepentingan absolutnya masing-masing. Namun, hasil relatif tersebut akan berhubungan secara positif, jika salah satu pihak memiliki posisi tawar relatif lebih besar maka semakin besar bagian relatif dari pihak itu atas perolehan tersebut. Sedangkan pengaruh

(*leverage*) merupakan “*privilege*” yang dimiliki oleh pihak yang memiliki akumulasi variabel-variabel yang menjadi komponen pendukung terbentuknya *bargaining position* yang lebih besar. Sebagai alternatif, perolehan absolut dapat diartikan sebagai seberapa dekat masing-masing pihak mencapai tujuan terbaiknya dengan membandingkan tingkat keberhasilan kedua pihak dalam mencapai tujuannya masing-masing. Hasil (*Outcome*) biasanya dipegang oleh pihak yang memiliki sumber daya yang lebih kuat, hambatan yang lebih lemah, dan kekuatan koersif yang lebih besar.

1.6. Hipotesis

Berdasarkan perumusan masalah dan kerangka pemikiran yang telah dikemukakan di atas, maka penulis mengajukan hipotesis sebagai berikut:

Posisi tawar (*bargaining position*) Volkswagen Group lebih lemah dibandingkan dengan Amerika Serikat, hal ini didasari pada kuatnya legitimasi pemerintah Amerika Serikat, sehingga pengaruh (*leverage*) Amerika Serikat yang muncul lebih dominan terhadap Volkswagen Group dalam penyelesaian kasus *Dieselgate* di wilayah Amerika Serikat.

1.7. Metode Penelitian

1.7.1. Definisi Konseptual

A. *Dieselgate*

Dieselgate merupakan istilah yang disematkan pada sebuah skandal yang menimpa pabrikan mobil asal Jerman yaitu Volkswagen. Skandal *Dieselgate* muncul dikarenakan EPA menemukan bahwa Volkswagen Group memasang sebuah perangkat yang mampu memanipulasi hasil tes emisi gas buang. Penentuan nama *Dieselgate* oleh beberapa jurnalis

tidak lepas dari bagaimana besarnya cakupan kasus tersebut mempengaruhi pemberitaan internasional (Wernle, 2015).

1.7.2. Definisi Operasional

A. Dieselgate

Kasus *Dieselgate* sangat berkaitan erat dengan hal-hal perlindungan konsumen bersifat lingkungan dan kesehatan khususnya pencemaran udara itu sendiri. Mesin diesel yang menjadi bagian utama pada kasus ini secara umum, merupakan jenis mesin yang menghasilkan emisi gas buang yang signifikan. Emisi dari mesin diesel terkandung berbagai macam zat polutan, namun pada kasus ini, zat polutan yang menjadi sorotan utama adalah Nitrogen Oksida (NOx). EPA mendapati kurang lebih 500.000 unit mobil VW di Amerika Serikat telah dipasang perangkat tersebut, sedangkan pihak VW telah mengakui bahwa telah memasang perangkat tersebut pada 11 juta unit mobil produksinya di seluruh dunia.

1.7.3. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian eksplanatif. Penelitian eksplanatif menurut Sugiyono (2012) adalah penelitian yang menjelaskan hubungan kausalitas atau korelasi antara variabel-variabel yang saling berinteraksi. Pada penelitian eksplanatif ini terdapat dua variabel yang dihubungkan dan penelitian ini berfungsi menjelaskan, meramalkan, dan menemukan penjelasan tentang mengapa suatu kejadian atau peristiwa bisa terjadi. Penelitian ini akan menggunakan dua jenis variabel menurut fungsinya yaitu variabel dependen (bergantung) dan variabel independen (bebas).

Dalam penelitian ilmu Hubungan Internasional menurut Mas'ood (1990), terdapat istilah unit analisis dan unit eksplanasi, yang mana unit analisis merupakan sesuatu hal yang ingin kita teliti atau kita jelaskan fenomenanya sedangkan unit eksplanasi ialah sesuatu hal yang mampu

mempengaruhi unit analisa yang telah ditentukan. Unit analisa disini bisa disebut dengan variabel dependen sedangkan unit eksplanasi sendiri disebut dengan variabel independen.

Dalam penelitian ini nantinya akan dijelaskan mengenai adanya hubungan antara variabel yang akan diteliti dan sejauh mana hubungan tersebut saling berkorelasi dan mempengaruhi. Penelitian eksplanatif ini digunakan untuk menguji hipotesis yang diajukan agar dapat menjelaskan bagaimana variabel dependen (Kasus *Dieselgate* Volkswagen Group) sedangkan variabel independen (Respons atau tindakan Amerika Serikat).

1.7.4. Jangkauan Penelitian

Adapun penulis telah menetapkan batasan ruang lingkup dalam penelitian ini, penulis menetapkan jangkauan waktu penelitian agar memudahkan penulis dalam menjelaskan permasalahan tersebut, untuk pengambilan data sendiri yaitu data yang diambil pada tahun 2015 hingga 2017. Penentuan waktu tersebut dilatarbelakangi oleh pertama kalinya skandal *Dieselgate* muncul ke publik akibat temuan dari Badan Perlindungan Lingkungan (EPA-Environment Protection Agency) Amerika Serikat pada bulan September 2015 dan penentuan 2017 dikarenakan berkenaan dengan penyelesaian tambahan yang menyebabkan Volkswagen telah mengeluarkan kurang lebih US\$ 30 juta sejak kasus tersebut pertama kali muncul tahun 2015.

1.7.5. Teknik Pengumpulan Data

Pada setiap penelitian biasa kita dapati istilah data primer dan sekunder. Dalam penelitian ini penulis akan lebih condong kepada sumber-sumber data yang bersifat sekunder. Data sekunder menurut Sugiyono (2012), adalah data yang tidak langsung atau data yang tidak langsung diberikan kepada peneliti, misalnya pencarian data penelitian bisa melalui pihak ketiga atau mencari melalui dokumen. Data ini diperoleh dengan menggunakan studi literatur yang dilakukan terhadap beberapa buku dan

diperoleh berdasarkan catatan yang berhubungan dengan penelitian, selain itu peneliti mempergunakan data yang diperoleh dari internet. Dalam penelitian ini sumber data sekunder yang dipakai adalah seperti sumber buku, jurnal ilmiah, internet dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan Respons atau tindakan Amerika Serikat dan Volkswagen secara umum dan yang berkaitan dengan kasus *Dieseldgate* secara khusus.

1.7.6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan bagian dari metode penelitian yang digunakan untuk mengolah hasil penelitian guna memperoleh suatu kesimpulan. Dengan melihat kerangka pemikiran, maka teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif. Menurut Sugiyono (2014) penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci.

Penelitian Kualitatif ini akan bersifat fleksibel pada beberapa aspek dalam penelitian. Data dan metode penelitian akan saling menyesuaikan dengan temuan baru terkait dengan fenomena atau kejadian yang diteliti dan dipelajari (Ghony & Fauzan, 2012).

1.7.7. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman penelitian ini, peneliti menyusun makalah ini menjadi empat bab secara sistematis dengan urutan sebagai berikut.

- a. BAB I, merupakan bab pendahuluan yang berisi penjelasan tentang latar belakang dan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran dan metode penelitian yang mencakup definisi konseptual dan operasional, tipe penelitian, jangkauan penelitian, teknik pengumpulan, teknik analisis data, dan sistematika penulisan.

- b. BAB II, berisi pembahasan dan penjelasan tentang bagaimana kasus *Dieseldate* Volkswagen Group bermula dan berkembang serta menjelaskan hal-hal yang berkaitan dalam kasus itu sendiri secara komprehensif.
- c. BAB III, merupakan bab analisis penelitian. Dalam bab ini peneliti akan menjelaskan bagaimana penyelesaian kasus *Dieseldate* di Amerika Serikat dan menganalisis pengaruh Amerika Serikat dalam penanganan dan penyelesaian kasus tersebut ditinjau dari faktor-faktor atau aspek-aspek pendukung yang terkait.
- d. BAB IV, merupakan kesimpulan dan saran. Kesimpulan dalam bab ini adalah hasil akhir analisis seluruh rumusan masalah dalam penelitian ini.