

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan listrik atau *Electric Vehicle (EV)* merupakan salah satu teknologi yang saat ini berkembang pesat dan menjadi perhatian dunia karena dianggap dapat menjadi pengganti yang ideal untuk kendaraan konvensional yang berbasis *Internal Combustion Engine (ICE)* yang sudah puluhan bahkan ratusan tahun menjadi pilihan utama. Anggapan ini hadir karena banyak negara di dunia masih tergantung pada minyak bumi, tidak terkecuali Indonesia. Hadirnya kendaraan listrik menjadi angin segar bagi masyarakat dunia di tengah ketergantungan terhadap minyak bumi yang terus meningkat. Saat ini bahan baku dari baterai yang paling utama yaitu nikel yang secara masif dikembangkan oleh produsen baterai dan kendaraan listrik di seluruh dunia.

Indonesia sangat diuntungkan dengan momen perkembangan mobil listrik karena Indonesia merupakan negara dengan cadangan nikel terbesar di dunia sekaligus negara yang memiliki produksi nikel paling tinggi di dunia. Kesempatan emas ini tidak disia-siakan begitu saja karena Indonesia beberapa tahun belakangan sangat aktif untuk menarik perhatian produsen baterai dan kendaraan listrik global untuk berinvestasi dengan membangun pabrik dan menjual produknya di Indonesia.

Saat ini harga mobil listrik yang terlampau tinggi, kurangnya tempat pengisian daya mobil listrik, dan kurangnya insentif yang diberikan pemerintah merupakan tiga penghalang utama yang menyebabkan kurangnya adopsi mobil listrik di Indonesia (Candra, 2022). Walaupun pemerintah menerapkan pajak 0% untuk kendaraan listrik, harga beli dari kendaraan listrik masih tergolong tinggi yang membuat sebagian besar masyarakat Indonesia tidak mampu membeli kendaraan listrik. Kurang *tersedianya Battery Electric Vehicle (BEV)* dengan harga lebih murah dengan jarak tempuh yang lebih rendah bisa dikarenakan kurangnya stasiun pengisian daya listrik. Jumlah stasiun pengisian daya listrik umum yang tidak mencukupi, membuat para pemain EV kesulitan untuk berinvestasi di sektor kendaraan listrik berbasis baterai (Veza, et al., 2022)

Kebijakan paling baru yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk menarik perhatian investor asing sekaligus menjangkau lebih banyak kalangan masyarakat adalah insentif kendaraan listrik dalam bentuk potongan harga (Kristianus, 2023). Kebijakan ini diharapkan dapat menjadi stimulus positif untuk membuat masyarakat tertarik membeli kendaraan listrik yang secara otomatis juga meningkatkan penjualan kendaraan listrik di Indonesia sehingga diharapkan investor asing menjadi semakin tertarik untuk berinvestasi di Indonesia. Pemerintah dalam hal ini sedang berusaha membesarkan dan mempercepat pasar industri otomotif terutama pada sektor kendaraan listrik yang diharapkan menarik investor global untuk datang ke Indonesia. Pemerintah sadar bahwa daya beli masyarakat Indonesia masih rendah untuk membeli mobil listrik sementara itu infrastruktur kendaraan listrik juga sedang masif dibangun untuk mendukung pengembangan yang sedang dilakukan. Pemerintah menargetkan berbagai kalangan masyarakat dalam rangka penerapan kebijakan insentif kendaraan listrik ini, mulai dari kalangan atas sampai kalangan bawah.

Tabel 1.1
Rincian Insentif Kendaraan Listrik

| Jenis Kendaraan | Potongan harga (per kendaraan) | Jumlah kendaraan tersubsidi |
|------------------------------------|--|-----------------------------|
| Motor Listrik | Rp. 7.000.000,- | 200.000 |
| Mobil Listrik | Rp. 25.000.000,- s/d Rp. 80.000.000,- | 35.862 |
| Motor Konversi (Minyak ke Listrik) | Rp. 7.000.000,- | 50.000 |
| Bus Listrik | Rp. 348.000.000 | 138 |

Sumber : (katadata.co.id, 2023)

Pemerintah Indonesia telah meluncurkan program pemberian insentif kendaraan listrik, baik untuk motor, mobil maupun listrik (Tabel 1.1) pada 20 Maret 2023. Kebijakan ini diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK Nomor 38 Tahun 2023 tentang Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Empat Tertentu dan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bus Tertentu yang Ditanggung Pemerintah Tahun

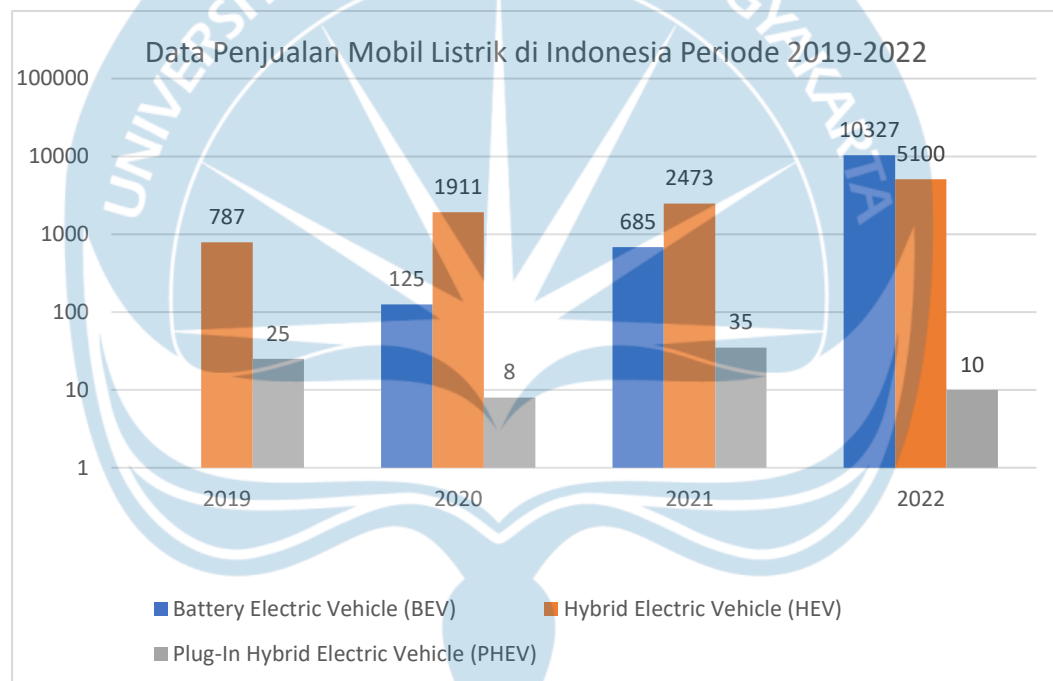
Anggaran 2023, program ini tidak lain adalah untuk mendukung Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang percepatan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (ESDM, 2023). Insentif yang saat ini diberlakukan akan dilaksanakan selama 2 tahun yaitu pada tahun 2023 dan 2024. Kuota jumlah kendaraan tersubsidi akan terus ditambah oleh pemerintah agar dapat lebih menjangkau masyarakat yang ingin membeli kendaraan listrik (katadata.co.id, 2023)

Beberapa negara tetangga telah lebih dahulu menerapkan kebijakan insentif serupa. Thailand menerapkan kebijakan insentif sejak bulan Februari 2022 yang diinisiasi oleh *Thailand National Electric Vehicle Policy Committee* (KPMG, 2022). Kebijakan insentif dan pembangunan infrastruktur kendaraan listrik oleh pemerintah, memiliki pengaruh penting terhadap minat pembeli dan perilaku pembeli di Thailand (Manutworakit & Choocharukul, 2022)

Tiongkok juga telah memberikan insentif pembelian kendaraan listrik namun kurang berhasil. Ditemukan bahwa hanya 33,6% responden yang tidak memiliki mobil tertarik untuk membeli kendaraan listrik, dari responden yang sudah memiliki kendaraan, 46,8% tertarik membeli BEV sebagai mobil keluarga kedua. Kurangnya minat masyarakat ini disebabkan karena kebijakan yang diterapkan tidak sesuai dengan ekspektasi masyarakat Tiongkok terhadap kendaraan listrik (She et al., 2017)

Berdasarkan pengalaman Thailand dan China, kebijakan insentif yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia seharusnya memiliki kesempatan besar untuk menjadi ‘batu loncatan’ industri mobil listrik di Indonesia. Hal ini dapat terjadi apabila pemerintah mampu bertindak konsisten dengan memperhatikan dampak ekonomi, lingkungan, dan mobilitas, serta mampu memenuhi ekspektasi masyarakat, untuk terus mengembangkan industri kendaraan listrik.

Penjualan mobil listrik di Indonesia baru mengalami peningkatan pesat pada tahun 2022, yakni mencapai 383,46% (Mustajab, 2023). Berikut ini adalah data penjualan tiga jenis mobil listrik di Indonesia dari tahun 2019 sampai 2022 (Grafik 1.1). Perkembangan ini tentunya harus diseimbangkan dengan regulasi dan infrastruktur yang ada, termasuk dengan insentif kendaraan listrik oleh pemerintah. Berdasarkan grafik tersebut, *Battery Electric Vehicle (BEV)* mengalami peningkatan penjualan yang paling tinggi, diikuti oleh *Hybrid Electric Vehicle (HEV)* dan yang terakhir sedikit adalah *Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV)* yang memiliki penjualan paling rendah dibandingkan dengan kedua jenis yang lain.



Sumber : (DataIndonesia.id, 2023)

Grafik 1.1

Data Penjualan Mobil Listrik di Indonesia 2019-2022

Dapat dilihat dari grafik di atas bahwa angka penjualan kendaraan listrik semakin meningkat setiap tahunnya, disegmen *Battery Electric Vehicle (BEV)* khususnya, terjadi lonjakan yang signifikan dari tahun 2021 ke 2022 di mana pada tahun 2021 hanya terjual sebanyak 685 unit dan pada tahun 2022 menjadi 10327 unit. Dengan adanya upaya meningkatkan penggunaan kendaraan listrik tentunya perlu dilakukan studi untuk melihat bagaimana respon masyarakat terhadap insentif pembelian kendaraan listrik yang diluncurkan pemerintah pada 20 Mei 2023 yang

lalu. Dalam penelitian ini sampel dari masyarakat adalah pegawai Badan Narkotika Nasional (BNN) dengan memperhatikan minat mereka terhadap kendaraan listrik dan pemahamannya tentang insentif yang diberikan oleh pemerintah.

Kendaraan listrik memang memiliki banyak kelebihan, salah satunya adalah biaya bahan bakar yang lebih murah jika dibandingkan dengan mobil konvensional. Berikut ini merupakan perbandingan harga bahan bakar listrik dan bahan bakar bensin untuk kendaraan dengan asumsi jarak tempuh 800 Kilometer perbulan :

Tabel 1.2
Perbandingan Biaya Bahan Bakar Kendaraan Listrik dengan Kendaraan Konvensional

| Jenis Bahan Bakar | Harga bahan bakar | Jarak tempuh perbulan (Asumsi) | Jumlah pengeluaran bahan bakar perbulan (Harga*Jarak tempuh) |
|--|-------------------|--------------------------------|--|
| Listrik | Rp. 1.699,53/kwh* | 800 Kilometer / Bulan | Rp. 1.155.760 |
| Bensin Ron 92 (Pertamax) | Rp. 12.400/Liter | | Rp. 9.920.000 |
| Bensin Ron 90 (Pertalite) | Rp. 10.000/Liter | | Rp. 8.000.000 |
| Diesel (Pertamina Dex) | Rp. 14.350/Liter | | Rp. 11.480.000 |
| *Pengisian listrik di rumah dengan adaptor listrik bawaan pabrikan, tarif pelanggan >3.500 Volt Ampere | | | |

Sumber : (CNBC Indonesia, 2023)

Dapat dari tabel diatas bahwa kendaraan listrik memiliki biaya bahan bakar yang lebih murah jika dibandingkan dengan bahan bakar fosil yang saat ini paling umum digunakan. Pengguna bisa memotong biaya pengisian bahan bakar sampai dengan 90% jika menggunakan kendaraan listrik. Biaya diatas hanya perhitungan kasar dengan mengesampingkan biaya operasional lainnya seperti biaya perbaikan kendaraan dan biaya depresiasi kendaraan. Kendaraan listrik tidak banyak memiliki komponen yang harus diganti secara berkala sehingga sulit untuk membandingkan biaya perawatan perbulan antara kendaraan konvensional dengan kendaraan listrik.

Tabel 1.3
Perbandingan Harga Mobil Listrik dengan Mobil bensin

| Jenis | Harga |
|--|-------------------|
| Wuling Air EV Lite (Listrik) | Rp. 206.000.000,- |
| Toyota Agya 1.2 G CVT (Bensin) | Rp. 191.400.000,- |
| Hyundai Ioniq 5 Standard Range Prime (Listrik) | Rp 681.900.000,- |
| Honda CR-V 1.5L Turbo | Rp. 739.900.000,- |

Sumber : (OTO, 2023)

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa terdapat perbedaan harga yang cukup kentara antara mobil listrik dan mobil konvensional berbahan bakar bensin. Dari kelas yang paling murah terdapat Wuling Air EV varian Lite yang memiliki harga Rp. 206.000.000,- lebih mahal sekitar Rp. 14.600.000,- jika dibandingkan dengan Toyota Agya 1.2 G CVT dengan harga Rp. 191.400.000,-. Dari varian yang lebih mewah terdapat Hyundai Ioniq 5 Standard Range Prime dengan harga Rp. 681.900.000,- yang justru lebih murah jika dibandingkan dengan mobil bermerek Honda keluaran terbaru yaitu Honda CR-V 1.5L Turbo yang memiliki harga Rp. 739.900.000,-. Harga dari mobil konvensional dan mobil listrik sesungguhnya tidak begitu jauh, namun mobil konvensional memiliki varian yang lebih banyak, selain itu preferensi konsumen juga mempengaruhi penjualan mobil listrik.

Tabel 1.4
Perbandingan Harga Motor Listrik dengan Motor Bensin

| Jenis | Harga |
|------------------------------|------------------|
| Gesits G1 (Listrik) | Rp. 21.970.000,- |
| Honda Vario 125 CBS (Bensin) | Rp. 22.550.000,- |
| United T18000 A/T (Listrik) | Rp. 23.500.000,- |
| Yamaha FreeGo 125 (Bensin) | Rp. 23.200.000,- |

Sumber : (detik.com, 2023) (Yamaha, 2023) (Astra Honda, 2023)

Tabel diatas merupakan harga motor listrik dan konvensional. Dapat dilihat bahwa harga antara motor listrik dan motor konvensional tidak terpaut jauh, bahkan terdapat banyak motor listrik yang jauh lebih murah, namun dua motor listrik diatas merupakan motor listrik yang paling banyak diminati oleh pasar

(Jatimnetwork.com, 2023). Preferensi konsumen menjadi faktor yang penting terhadap penjualan motor listrik.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, disusun rumusan masalah sebagai berikut:

- Bagaimana respon pegawai Badan Narkotika Nasional terhadap kebijakan insentif kendaraan listrik?
- Bagaimana minat pegawai Badan Narkotika Nasional terhadap kebijakan insentif kendaraan listrik?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah yang sudah disimpulkan di atas, tujuan dari penelitian yang akan dicapai adalah :

- Untuk mengetahui respon pegawai Badan Narkotika Nasional terhadap kebijakan insentif kendaraan listrik.
- Untuk mengetahui minat pegawai Badan Narkotika Nasional terhadap kebijakan insentif kendaraan listrik.

1.4 Manfaat Penelitian

Berikut adalah manfaat yang akan diperoleh dari penelitian ini:

- Memberikan pertimbangan dan wawasan bagi pemerintah untuk menentukan arah kebijakan selanjutnya terkait kendaraan listrik di Indonesia.
- Menjadi referensi bagi pelaku industri kendaraan listrik.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dari laporan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I. Pendahuluan: Bab ini menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, Manfaat penelitian, dan sistemasi penulisan

BAB II. Tinjauan Pustaka: Bab ini menguraikan teori serta penelitian terdahulu mengenai perkembangan kendaraan listrik.

BAB III. Metode Penelitian: Bab tersebut menguraikan data dan sumber data , alat analisis.

BAB IV. Hasil dan Pembahasan: Bab ini menjabarkan hasil serta pembahasan yang diperoleh dari analisis data yang sudah dilakukan.

BAB V. Penutup: Bab ini menguraikan kesimpulan dan saran yang diperoleh dari penelitian ini

