

Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia: untuk Rakyat atau Konglomerat?

Herlambang Ramadhan Kusno^{1✉}, Christina Mei Lin Tan Widaya², Adhima Auliyatanti Suratman³, Nyoman Darmayasa⁴, Dahyang Ika Leni⁵

¹Politeknik Negeri Bali, Indonesia.

²Politeknik Negeri Bali, Indonesia.

³Politeknik Negeri Bali, Indonesia.

⁴Politeknik Negeri Bali, Indonesia.

⁵Politeknik Negeri Bali, Indonesia.

✉Corresponding author: herlambang061102@gmail.com

Abstrak

Pemanasan global telah menjadi isu krusial di setiap negara yang disebabkan oleh meningkatnya emisi gas rumah kaca (GRK). Penggunaan energi alternatif dalam kehidupan sehari-hari, seperti beralih ke kendaraan listrik, merupakan salah satu strategi untuk mengurangi emisi GRK. Pemerintah Indonesia mengambil kebijakan dengan memberikan insentif bagi kendaraan listrik. Berdasarkan incentive fiscal theory dan socio-economics, penelitian ini bertujuan untuk mengkritisi keakuratan penargetan dan waktu pemberian insentif tersebut. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan analisis konten dan studi literatur. Naskah hasil analisis konten diolah menggunakan teknik analisis Miles dan Huberman. Data naskah diolah untuk mendapatkan jawaban mengenai ketepatan sasaran dan waktu pemberian insentif. Kajian ini menunjukkan bahwa pemberian insentif masih belum efektif di Indonesia karena masih banyak hal yang lebih mendasar dan penting. Berdasarkan Sustainable Development Goals (SDGs), kemiskinan dan kelaparan menjadi hal yang harus diprioritaskan sehingga dana yang ada sebaiknya digunakan untuk pemenuhan kebutuhan dasar dibandingkan untuk insentif kendaraan listrik.

Abstract

Global warming has become a crucial issue in every country caused by increasing greenhouse gas (GHG) emissions. The use of alternative energy in daily life, such as switching to electric vehicles, is one of the strategies to reduce GHG emissions. The Indonesian government has taken a policy by providing incentives for electric vehicles. Based on incentive fiscal theory and socio-economics, this study aims to criticize the accuracy of targeting and the timing of providing these incentives. Data collection was carried out using qualitative methods with content analysis and literature study approaches. The manuscript of the content analysis was processed using the Miles and Huberman analysis technique. The manuscript data was processed to get answers regarding the accuracy of the target and the timing of giving incentives. This study shows that the provision of incentives is still not effective in Indonesia because there are still many more basic and important things. Based on the Sustainable Development Goals (SDGs), poverty and hunger are priorities so that existing funds should be used to meet basic needs rather than incentives for electric vehicles.

This is an open-access article under the CC-BY-SA license.



Copyright © 2024 Herlambang Ramadhan Kusno, Christina Mei Lin Tan Widaya, Adhima Auliyatanti Suratman, Nyoman Darmayasa, Dahyang Ika Leni.

Article history

Received 2024-04-12

Accepted 2024-06-10

Published 2024-08-30

Kata kunci

Pemanasan Global;
Emisi Gas Rumah Kaca;
Kendaraan Listrik;
Insentif;
Sustainable
Development Goals
(SDGs).

Keywords

Global Warming;
Greenhouse Gas
Emissions;
Electric Vehicles;
Incentive;
Sustainable Development
Goals (SDGs).

1. Pendahuluan

Pemanasan global menjadi fokus bagi setiap negara yang ditandai dengan adanya peningkatan suhu bumi secara signifikan, dimana terdapat faktor pemicu utama yaitu emisi gas rumah kaca (GRK). Menurut Asian Development Bank (2020), emisi GRK Indonesia berada pada peringkat ke-5 terburuk di dunia dan urutan ke-19 sebagai negara yang menyumbang emisi CO₂ tertinggi di dunia. Bahan bakar fosil dari transportasi menjadi salah satu sumber penghasil CO₂ dan berkontribusi terhadap emisi GRK sebesar 13,2% (Mikhaylov et al., 2020). Menurut Ollila (2019), peningkatan konsentrasi CO₂ di atmosfer menjadi salah satu penyebab signifikan peningkatan temperatur udara di bumi. Peralihan energi dari energi fosil menjadi sumber energi terbarukan merupakan solusi yang dapat dilakukan untuk menurunkan emisi GRK dan konsentrasi CO₂ di atmosfer untuk mencapai tujuan *sustainability energy* (Supriyanto et al., 2022).

Salah satu upaya untuk menghambat laju emisi GRK adalah dengan memanfaatkan energi alternatif yang ramah lingkungan, seperti listrik pada sektor transportasi (Kurnia & Sudarti, 2021). Energi terbarukan seperti listrik merupakan energi yang ramah lingkungan dan dapat meminimalisir GRK. Upaya pengurangan emisi dan penggunaan energi ramah lingkungan menjadi perhatian banyak pihak demikian juga dengan pemerintah yang berkewajiban ikut andil mengingat emisi GRK merupakan tanggung jawab bersama (Iskan, 2021). Pemerintah Indonesia saat ini berupaya meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan listrik dibanding kendaraan berbahan bakar fosil. Selain karena bahan bakar fosil akan habis, bahan bakar fosil juga menghasilkan lebih banyak emisi GRK (Hertwich et al., 2019). Di Indonesia pengembangan kendaraan listrik merupakan salah satu proyek nasional yang tengah dikembangkan pemerintah.

Transisi dari penggunaan energi fosil ke sumber energi terbarukan menghadapi banyak tantangan. Tantangan pertama adalah masalah efisiensi biaya dikarenakan teknologi yang diterapkan relatif baru dan masih memerlukan banyak pengembangan, tidak seperti pabrik konvensional yang sudah tidak memerlukan biaya investasi (Supriyanto et al., 2022). Kecenderungan masyarakat dalam menggunakan mobil listrik masih rendah dikarenakan mahalnya harga mobil listrik dan ekosistem mobil listrik yang jumlahnya masih terbatas (Permana et al., 2023). Untuk meningkatkan penggunaan kendaraan listrik dan ekosistemnya, Presiden Joko Widodo berencana menjadikan Indonesia sebagai pusat industri kendaraan listrik dunia dan berkomitmen untuk meningkatkan ekosistem kendaraan listrik. Komitmen ini tercantum dalam Perpres No. 55 Tahun 2019.

Perpres No. 55 Tahun 2019 menjadi dasar hukum pemerintah memberikan insentif pajak mobil listrik dengan memberikan beberapa kebijakan, diantaranya: 1) *Tax Holiday* hingga 20 tahun; 2) *Super Tax Deduction* hingga 300%; 3) PPN dibebaskan untuk barang tambang; 4) PPN dibebaskan atas impor dan perolehan barang modal; 5) PPnBM 0% untuk mobil listrik; 6) Bea masuk 0%; 7) Diskon PKB dan bea balik nama sebesar 90%; serta 8) Diskon PPN untuk mobil dan bus listrik. Program ini dimaksudkan agar minat masyarakat dalam membeli kendaraan listrik meningkat. Kebijakan ini juga ditujukan untuk menarik investor dan membuka atau mengembangkan pasar dari kendaraan listrik itu sendiri.

Saat ini masyarakat Indonesia masih menganggap mobil listrik sebagai barang mewah yang tidak bisa dibeli oleh semua orang. Selain itu, masyarakat yang ekonominya rendah lebih mementingkan kebutuhan primer dibandingkan kepeduliannya terhadap pemanasan global. Sebagian masyarakat bahkan menolak subsidi mobil listrik karena hanya menguntungkan segelintir pihak, dimana seharusnya subsidi ini menyasar hidup orang banyak (INDEF, 2022). Dalam kasus ini, pembeli dinilai tidak membutuhkan subsidi dan masyarakat mencurigai jika subsidi hanya menguntungkan pengusaha dan pejabat. Menurut Basri (2023), otoritas yang memberikan kebijakan ini juga bertindak selaku pengusaha, sehingga kebijakan ini berpihak pada dirinya sendiri. Hal ini sejalan dengan penelitian Börjesson et al. (2020) yang menyimpulkan bahwa pemberian insentif transportasi umum hanya memberi manfaat bagi masyarakat menengah ke atas dan kurang efektif bagi masyarakat miskin dikarenakan mereka jarang menggunakan fasilitas tersebut.

Insentif dapat ditinjau dari beberapa teori, diantaranya adalah teori insentif fiskal. Tujuan pemerintah memberikan insentif ini adalah untuk mendorong peningkatan investasi asing (Lim, 1983). Menurut Mosquera et al. (2021), diterapkannya kebijakan insentif fiskal dapat membantu meningkatkan permintaan produk yang dibeli oleh konsumen. Pemerintah membuat kebijakan insentif fiskal sebagai strategi dalam meningkatkan perekonomian. Insentif fiskal dimaksudkan untuk mendorong minat masyarakat dengan meringankan atau meminimalisir biaya yang dikeluarkan agar pemakaian kendaraan listrik di Indonesia meningkat (Clímaco et al., 2023). Insentif fiskal tidak memberikan penghematan langsung terhadap konsumen di awal pembelian, melainkan terasa manfaatnya dalam tahap operasional. Dalam jangka pendek, pemerintah harus mengeluarkan biaya untuk kendaraan listrik melalui insentif dan keringanan pajak untuk memicu minat penggunaan mobil listrik (Balmelli, 2023).

Pemberian insentif pajak untuk kendaraan listrik juga berkaitan erat dengan faktor sosial ekonomi (Xue et al., 2021). Faktor sosial ekonomi menerangkan bahwa strata ekonomi masyarakat berperan penting dalam proses pengambilan keputusan terhadap niat masyarakat dalam membeli kebutuhan (Mitchell, 1917). Bagi masyarakat yang perekonomiannya rendah, mereka lebih mempertimbangkan secara matang saat ingin membeli sesuatu karena keterbatasan *financial*. Kelas sosial merupakan klasifikasi masyarakat berdasarkan status dan kelas yang berbeda (Nuraeni et al., 2022). Status sosial dan reputasi seseorang berkaitan erat dengan niat pembelian konsumen (Xia et al., 2022). Faktor sosial ekonomi merupakan salah satu faktor krusial yang memengaruhi keputusan masyarakat untuk membeli kendaraan listrik, mengingat besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli dan perawatan kendaraan listrik. Tingkat pendapatan yang rendah tidak mampu meningkatkan daya beli masyarakat meskipun diberikan berbagai insentif pajak.

Berdasarkan uraian latar belakang pada pendahuluan, penelitian ini mempertanyakan apakah pemberian insentif kendaraan listrik ini sudah tepat sasaran? dan apakah pemberian insentif kendaraan listrik ini berada di waktu yang tepat? Saat masyarakat masih memerlukan subsidi untuk kebutuhan primer justru pemerintah memberikan subsidi untuk barang mewah yang hanya dapat dibeli oleh masyarakat menengah ke atas. Kebijakan yang dibuat seharusnya berpihak untuk seluruh masyarakat namun justru berpihak pada golongan tertentu dan tidak berdasarkan sila kelima Pancasila "Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia". Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengkaji lebih mendalam terkait teori insentif fiskal dan teori sosial ekonomi terhadap kebijakan pemberian insentif kendaraan listrik. Penelitian ini memiliki urgensi, mengingat kebijakan ini diterapkan pada tahun 2023, tepatnya mulai April 2023 yang membutuhkan analisis mendalam dari berbagai perspektif. Penelitian ini juga sangat relevan dalam konteks ruang dan waktu saat ini. Tujuan dari penelitian ini adalah: (1) untuk mengkritisi ketepatan sasaran pemberian insentif dan (2) untuk mengkritisi ketepatan waktu pemberian insentif.

2. Metode

Penelitian ini merupakan penilitan kualitatif deksriptif, berupa analisis konten wawancara dan studi literatur. Metode penelitian kualitatif merupakan penelitian berlandaskan fenomena yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah dimana peneliti sendiri adalah instrumennya (Moleong & Surjaman, 2021). Metodologi penelitian kualitatif bertujuan untuk menganalisis fenomena pada suatu objek aktivitas sosial, sikap, dan persepsi secara individu atau kelompok (Sugiyono, 2020).

Penelitian kualitatif dengan pendekatan analisis konten mendalam dipilih karena peneliti bisa mendapatkan banyak narasumber dan data dengan efisiensi waktu (Prasad, 2019). Selain itu, analisis konten dipilih karena keterbatasan peneliti untuk melakukan wawancara mendalam secara langsung dengan seluruh narasumber terkait. Informasi dan data dari narasumber berasal dari *podcast*, webinar, serta berita yang kredibel dan dipublikasikan melalui *youtube*. Peneliti juga mengumpulkan data melalui sumber relevan lainnya terkait insentif kendaraan listrik.

Analisis data dilakukan setelah selesai pengumpulan data berlangsung. Pada waktu analisis konten wawancara, peneliti sudah memulai melakukan analisis pada pandangan yang diberikan narasumber. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik analisis dari *Miles and Huberman*

yaitu *analysis interactive model*. Berikut disajikan teknik analisis data yang digunakan peneliti pada Gambar 1.

Peneliti menggali informasi melalui analisis konten dari berbagai sumber terkait pemberian insentif untuk kendaraan listrik. Peneliti memilah serta menilai narasumber yang paling relevan dan ahli dengan topik penelitian yang dipilih dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Penelitian

No	Nama	Peran	Diakses	Sumber
1	Luhut Binsar Pandjaitan	Menko Maritim dan Investasi Indonesia	Kamis, 22 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=z0v-qlo2ALY
2	Faisal Basri	Ekonom Indonesia	Kamis, 22 Juni 2023	https://www.youtube.com/live/QdJjjQVQYN8?feature=share
3	Rocky Gerung	Filsuf dan Pengamat Politik	Kamis, 22 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=ZvF0CeFibZA
4	Said Abdullah	Ketua Badan Anggaran DPR	Kamis, 22 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=ZopMImoHuwI
5	Adrianto Gani	Tenaga Ahli Utama Kantor Staf Presiden	Jumat, 23 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=CA3iLiNnWio
6	Dahlan Iskan	Mantan Menteri BUMN Indonesia	Jumat, 23 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=pRIIdOGNr7Mg
7	Riant Nugroho	Pengamat Kebijakan Publik	Jumat, 23 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=z0v-qlo2ALY
8	Anthony Budiawan	<i>Managing Director</i> PEPS	Jumat, 23 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=2E2nSGyM7Gk&t=766s
9	Tauhid Ahmad	Direktur Eksekutif INDEF	Sabtu, 24 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=CA3iLiNnWio
10	Fahmy Radhy	Dosen Ekonomi Bisnis UGM	Sabtu, 24 Juni 2023	https://www.youtube.com/watch?v=ZopMImoHuwI

Sumber: Media Online 2023 (diolah kembali)

Pemilihan konten dilakukan secara teliti agar mendapatkan hasil wawancara dari narasumber yang paling relevan dan ahli dibidangnya. Hal ini ditujukan agar peneliti bisa mendapatkan data penelitian yang kredibel untuk memenuhi kriteria utama penelitian kualitatif.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Ketepatan Sasaran Pemberian Insentif

Kebijakan pemerintah untuk memberi insentif kendaraan listrik adalah untuk mendorong percepatan penjualan kendaraan listrik. Kebijakan ini didukung oleh Iskan (2021) sebagai mantan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia, yang mengatakan bahwa energi terbarukan seperti listrik merupakan energi yang ramah lingkungan dan dapat meminimalisir emisi GRK. Oleh karena itu, penggunaan energi ramah lingkungan harus menjadi perhatian banyak pihak. Sejalan dengan pendapat tersebut, Pandjaitan (2023) sebagai Menko Maritim dan Investasi Indonesia mengatakan bahwa terkait dengan mobil listrik pemerintah sudah berencana untuk memberikan subsidi. Akan tetapi, pemerintah harus ikut andil dan memiliki target populasi yang harus tercapai

agar lebih terarah kedepannya. Hal ini dapat membantu transisi energi yang dilakukan oleh pemerintah agar dapat meningkatkan minat masyarakat pada konsumsi kendaraan listrik yang dilengkapi dengan insentif.

Disisi lain, kebijakan insentif ini memunculkan banyaknya kontra yang tidak hanya berasal dari masyarakat, melainkan dari mereka yang memiliki otoritas di pemerintahan. Kritik yang diberikan tersebut mempertanyakan sasaran pemberian insentif yang dinilai tidak adil bagi masyarakat miskin. Diawali dari Gani (2023) yang berpendapat bahwa target penerima bantuan pemerintah ini bukan untuk semua orang, sehingga pemerintah sudah menetapkan kriteria untuk penerima subsidi kendaraan listrik. Bahkan menurut Abdullah (2022), syarat-syarat penerima subsidi ini sudah tercantum di Perpres. Mandat pemerintah adalah untuk mengurangi kemiskinan, namun insentif kendaraan listrik ini justru lebih besar dari program keluarga harapan yang diterima keluarga miskin. Lantas pemberian insentif ini justru hanya akan memperkaya konglomerat dan meningkatkan kemiskinan di Indonesia.

Kritik ini didukung oleh Budiawan (2023) yang mengatakan bahwa banyak masyarakat yang justru mencurigai kebijakan ini adalah kebijakan rente ekonomi. Tujuan kebijakan ini hanya untuk menguntungkan segelintir pihak, yaitu produsen dan importir dari mobil listrik dan mereka mempunyai hubungan dekat dengan pemerintahan bahkan sebagian dari mereka juga bagian dari pemerintahan. Sejalan dengan pendapat tersebut, Ahmad (2023) selaku direktur eksekutif INDEF memaparkan hasil risetnya yang menunjukkan bahwa 80,7% masyarakat Indonesia menolak kebijakan ini. Menurut Radhy (2022), pemberian insentif dibuat untuk menciptakan pasar dan ekosistem dengan menyebutkan beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam pemberian insentif, seperti minimum tingkat kandungan dalam negeri, perjanjian transfer teknologi, dan pabrik yang dibangun di Indonesia. Tanpa syarat tersebut, Indonesia hanya akan dijadikan pasarnya saja.

Dari sisi transformasi energi, Nugroho (2023) mengungkapkan bahwa ini bukanlah hal baru. Kebijakan ini adalah salah satu rangkaian dari berbagai kebijakan yang sudah dikeluarkan oleh pemerintah. Proses transisi menjadi energi terbarukan bertujuan untuk mengurangi emisi GRK. Transisi energi ini mendapat kritik dari Basri (2023) yang memaparkan bahwa jika ingin beralih ke *green economic* semestinya dimulai dari sumber energinya. Pasokan listrik Indonesia masih didominasi oleh batu bara, lalu mengapa tidak dimulai dari sana? Seharusnya pemerintah saat ini mengembangkan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS) terlebih dahulu untuk menyuplai kebutuhan listrik kita, kemudian ke mobil listrik. Kebijakan ini merupakan bentuk ketamakan oligarki yang mementingkan dirinya sendiri karena sebagian orang di pemerintahan memiliki perusahaan batubara yang menyuplai kebutuhan listrik kita. Tujuan pemerintah dalam meningkatkan minat masyarakat dalam konsumsi kendaraan listrik juga memperoleh kritik dari Gerung (2023) yang berpendapat bahwa jika daya beli dan ekonomi rakyat kurang, insentif pajak pun tidak akan mampu meningkatkan daya beli masyarakat terhadap mobil listrik.

Berdasarkan teori insentif fiskal, peneliti mengidentifikasi bahwa pemberian insentif kendaraan listrik belum tepat sasaran. Hal ini dikarenakan insentif tidak memberikan manfaat bagi masyarakat miskin dan hanya menguntungkan konglomerat. Sejalan dengan hal ini, Xia et al. (2022) pada penelitiannya memperoleh hasil bahwa pemberian insentif menghalangi adopsi konsumen terhadap kendaraan listrik. Penelitian Onn et al. (2018) juga membuktikan bahwa negara berkembang seperti Malaysia belum siap untuk mengadopsi kendaraan listrik. Sama halnya dengan Indonesia sebagai negara berkembang juga belum efektif untuk mengadopsi kendaraan listrik. Hal ini dikarenakan masih banyaknya masyarakat miskin yang harus diutamakan terkait subsidi yang tidak menguntungkan bagi mereka. Selain itu, konsumsi kendaraan listrik juga dipengaruhi oleh sosial ekonomi (Xia et al., 2022).

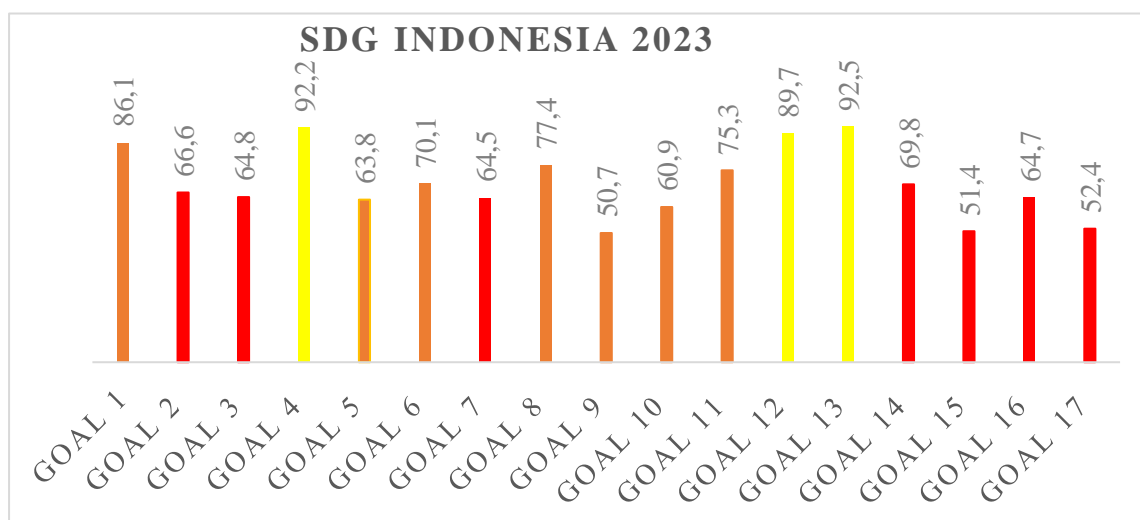
Upaya memperoleh insentif pajak atas kendaraan listrik, masyarakat terlebih dahulu membeli kendaraan listrik. Hal ini yang menjadi penghalang bagi mereka yang tidak mampu membeli kendaraan listrik, sehingga mereka pun tidak dapat menikmati insentif yang disediakan (Caulfield et al., 2022). Ju et al. (2020) dalam penelitiannya juga berpendapat bahwa hanya konglomerat yang dapat menikmati insentif dan di sisi lain, insentif ini tidak dapat menjangkau masyarakat miskin. Pendapat ini juga didukung oleh penelitian Caulfield et al. (2022), bahwa kebijakan insentif ini

hanya dapat dinikmati oleh masyarakat menengah ke atas di Irlandia dimana hal ini berdampak pada pemerataan dan keadilan. Kebijakan ini berdampak tidak berimbang terhadap masyarakat miskin. Peneliti menyimpulkan bahwa kebijakan yang dibuat belum tepat sasaran dikarenakan kebijakan ini hanya akan memperkaya konglomerat dan tidak berpihak pada masyarakat miskin. Selanjutnya peneliti menguraikan apakah pemberian insentif sudah pada waktu yang tepat.

3.2. Ketepatan Waktu Pemberian Insentif

Kemiskinan dan kelaparan masih mendominasi masyarakat Indonesia hingga saat ini dimana jumlah penduduk miskin di Indonesia masih sangat tinggi (Rassanjani, 2018). Kelaparan di Indonesia pada tahun 2022 masih berada pada peringkat ke-77 dari 121 negara di dunia (GHI, 2023). Sedangkan menurut World Bank (2022), Indonesia berada di urutan ke-73 sebagai negara termiskin di dunia pada Oktober 2022. Berdasarkan indeks *Sustainable Development Goals* (SDG) pada tahun 2022, tujuan yang mendapat peringkat baik oleh Indonesia adalah: (1) *goal 4*: kualitas pendidikan, (2) *goal 12*: konsumsi dan produksi yang bertanggung jawab, dan (3) *goal 13*: penanganan perubahan iklim (United Nation, 2023). Jika dilihat dari SDG, tujuan penanganan perubahan iklim telah berada pada peringkat baik yang berarti bahwa terdapat banyak tujuan yang harus diutamakan pemerintah untuk kesejahteraan rakyat terlebih dahulu. SDG sendiri merupakan pembangunan yang memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka untuk pertumbuhan (United Nations Report, 1987). Tidak adanya kemiskinan dan kelaparan merupakan tujuan utama yang harus dicapai dibanding dengan pemberian insentif kendaraan listrik di Indonesia sebagai negara berkembang. Sehingga, *climate change* dapat dilaksanakan apabila tujuan yang lebih utama telah tercapai.

Sebagaimana tujuan diterapkannya SDG, tujuan pertama yaitu mengentaskan kemiskinan yang dapat dilakukan dengan memberikan keringanan berupa insentif. Namun pemerintah Indonesia justru memberikan insentif kendaraan listrik yang hanya dapat dinikmati konglomerat. Pemberian insentif ini berbanding terbalik dengan tujuan pemerintah untuk mengentaskan kemiskinan. Dengan pemberian insentif ini, pemerintah secara tidak langsung mendorong kemajuan teknologi. Perkembangan teknologi menyebabkan pekerjaan manusia akan tergantikan oleh robot atau mesin (Hickel, 2019). Hal ini berdampak pada berkurangnya lapangan pekerjaan sehingga kemiskinan akan semakin meningkat.



Gambar 1. Grafik SDG Indonesia 2023
Sumber: *Sustainable Development Report* (SDR) 2023

Diagram diatas mengindikasikan bahwa banyak tujuan SDG yang masih belum mendapat perhatian lebih oleh pemerintah. Meskipun *goal 1* Indonesia memperoleh nilai 86,1 namun dibandingkan dengan negara lain, Indonesia masih berada pada urutan ke-93 dalam mencapai tujuan *no poverty*. Seharusnya pemerintah lebih memperhatikan tujuan yang masih berada pada

peringkat rendah dibandingkan dengan tujuan yang sudah memiliki peringkat baik seperti *climate change*. Peneliti menyimpulkan bahwa pemberian insentif kendaraan listrik bukanlah prioritas utama saat ini, sehingga ketepatan waktu atas kebijakan ini dinilai belum tepat. Tibalah pada suatu simpulan dari hasil pemikiran kami yang mencoba memberikan warna pada kebijakan yang berpihak demi Indonesia yang lebih baik.

4. Simpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa pemberian insentif kendaraan listrik ini belum tepat sasaran dan belum berada di waktu yang tepat. Insentif yang diberikan belum tepat sasaran dikarenakan kebijakan ini tidak berpihak pada rakyat. Masyarakat pun masih menganggap bahwa mobil listrik merupakan barang mewah dan mereka merasa bahwa pemberian insentif ini hanya menguntungkan salah satu pihak yaitu produsen maupun importir bahkan penguasa. Pemberian insentif juga dirasa belum tepat, karena masih terdapat banyak tujuan lain dari SDG di Indonesia yang berada di peringkat rendah. Belum waktunya untuk memikirkan mengenai *climate change* melalui kebijakan insentif kendaraan listrik ini. Indonesia harus memperbaiki dari hal yang lebih mendasar yaitu kemiskinan dan kelaparan. Penelitian di masa depan diharapkan dapat mengembangkan indikator numerik saat mengevaluasi aspek sosial kendaraan listrik dan menggunakan berbagai indikator berbeda. Ini dapat dipertimbangkan dalam pengukuran komprehensif kegiatan penelitian yang dikaitkan dengan pencapaian SDG. Tetap berkarya, tetap kritis, meninjau istilah OECD “*For Better Policies*”.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, T., & Gani, A. (2023, May 25). Subsidi Kendaraan Listrik Sudah Tepat Sasaran? Youtube: CNN Indonesia. <https://www.youtube.com/watch?v=CA3iLiNnWio>
- Asian Development Bank. (2020). Indonesia Energy Sector Assesment, Strategy, and Road Map Update.
- Balmelli, S., & Moresino, F. (2023). Coordination of Plug-In Electric Vehicle Charging in a Stochastic Framework: A Decentralized Tax/Incentive-Based Mechanism to Reach Global Optimality. *Mathematics*, 11(4), 999. DOI: 10.3390/math11040999
- Basri, F. (2023a, May 4). “Kita yang Tolol Hadapi Investasi China”. Tak Ada Batas Penguasa Dan Pengusaha. Youtube (Akbar Faizal Uncensored). <https://www.youtube.com/watch?v=6tk3Hf6k4D4&t=55s>
- Basri, F. (2023b, May 21). Diskusi Publik INDEF “Subsidi Mobil Listrik: Antara Pengurangan Polusi atau Kemacetan?” Youtube: INDEF. <https://www.youtube.com/live/QdJjjQVQYN8?feature=share>
- Börjesson, M., Eliasson, J., & Rubensson, I. (2020). Distributional effects of public transport subsidies. *Journal of Transport Geography*, 84, 102674. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102674
- Budiawan, A. (2023, May 27). Subsidi Mobil listrik Kebijakan Pro Oligarki!? Masyarakat Miskin Malah Diabaikan!! - Part 1. Youtube: Kacamata Channel. <https://www.youtube.com/watch?v=2E2nSGyM7Gk&t=766s>
- Caulfield, B., Furszyfer, D., Stefaniec, A., & Foley, A. (2022). Measuring the equity impacts of government subsidies for electric vehicles. *Energy*, 248, 123588. DOI: 10.1016/j.energy.2022.123588
- Clímaco, I., & Henggeler Antunes, C. (2023). Evaluation of Fiscal and Non-Fiscal Policies for Electric Vehicles – A Multi-Criterion Sorting Approach. *Sustainability*, 15(7), 6213. DOI: 10.3390/su15076213
- Gerung, R. (2023, February 3). ESEMKA Luncurkan Mobil Listrik. Jadi Paham Kenapa Pemerintah Subsidi 5 Triliyun. Youtube: Rocky Gerung Official. <https://www.youtube.com/watch?v=ZvF0CeFibZA>
- GHI. (2023). Global Hunger Index Scores by 2022 GHI Rank. Global Hunger Index. <https://www.globalhungerindex.org/ranking.html>
- Hertwich, E. G., Ali, S., Ciacci, L., Fishman, T., Heeren, N., Masanet, E., Asghari, F. N., Olivetti, E., Pauliuk, S., Tu, Q., & Wolfram, P. (2019). Material efficiency strategies to reducing greenhouse gas emissions associated with buildings, vehicles, and electronics - A review. *Environmental Research Letters*, 14(4). DOI: 10.1088/1748-9326/ab0fe3

- Herlambang Ramadhan Kusno, Christina Mei Lin Tan Widaya, Adhima Auliyatanti Suratman, Nyoman Darmayasa, Dahyang Ika Leni
- Hickel, J. (2019). The Contradiction of The Sustainable Development Goals: Growth Versus Ecology On a Finite Planet. *Sustainable Development*, 27(5), 873–884. DOI: 10.1002/sd.1947
- INDEF. (2022, April 20). Diskusi Publik “Pengembangan Mobil Listrik Berbasis Baterai (Electric Vehicle/EV) di Indonesia.” Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=E3jDhk3I0qk>
- Iskan, D. (2021). Untold Story: Dahlan Iskan, Ricky Elson, dan Mobil Listrik Nasional - Energi DI’s Way Podcast #30. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=pRIIdOGNr7Mg>
- Ju, Y., Cushing, L. J., & Morello-Frosch, R. (2020). An equity analysis of clean vehicle rebate programs in California. *Climatic Change*, 162(4), 2087–2105. DOI: 10.1007/s10584-020-02836-w
- Kurnia, A., & Sudarti. (2021). Efek Rumah Kaca Oleh Kendaraan Bermotor. *Jurnal Pendidikan Fisika Dan Sains*, 4. DOI: 10.33059/gravitasi.jpfs.v4i02.4518
- Lim, D. (1983). Fiscal incentives and direct foreign investment in less developed countries. *The Journal of Development Studies*, 19(2), 207–212. DOI: 10.1080/00220388308421859
- Mikhaylov, A., Moiseev, N., Aleshin, K., & Burkhardt, T. (2020). Global climate change and greenhouse effect. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 2897–2913. DOI: 10.9770/jesi.2020.7.4(21)
- Mitchell, W. C. (1917). Wieser’s Theory of Social Economics. *Political Science Quarterly*, 32(1), 95. DOI: 10.2307/2141799
- Moleong, L. J., & Surjaman, T. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (40th ed.). Remadja Rosdakarya.
- Nugroho, R. (2023, June 16). Upaya Percepat Peralihan ke Kendaraan Listrik, Luhut Akan Persulit Mobil BBM! Youtube: CNN Indonesia. <https://www.youtube.com/watch?v=z0v-qlo2ALY>
- Nuraeni, E., Sunaryo, A., Pratiwi, E. C., & Joenarni, E. (2022). Pengaruh Retail Manajemen (Sosial, Ekonomi dan Teknologi) Terhadap Keputusan Pembelian yang Dimediasi Variabel Perilaku Konsumen. *CERMIN: Jurnal Penelitian*, 6(2), 534. DOI: 10.36841/cermin_unars.v6i2.2455
- Ollila, A. (2019). The Greenhouse Effect Definition. *Physical Science International Journal*, 1–5. DOI: 10.9734/psij/2019/v23i230149
- Onn, C. C., Mohd, N. S., Yuen, C. W., Loo, S. C., Koting, S., Abd Rashid, A. F., Karim, M. R., & Yusoff, S. (2018). Greenhouse gas emissions associated with electric vehicle charging: The impact of electricity generation mix in a developing country. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 64, 15–22. DOI: 10.1016/j.trd.2017.06.018
- Pandjaitan, L. B. (2023, February 5). Eksklusif! Menko Luhut BP Jawab Tudingan Keluarga Diuntungkan dari Insentif Motor Listrik [Part 2]. Youtube: IDN TIMES. <https://www.youtube.com/watch?v=rlz8HDdF1to>
- Permana, R., Yuliati, E., & Wulandari, P. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konsumen Terhadap Purchase Intention Kendaraan Listrik di Indonesia. *INOBIIS: Jurnal Inovasi Bisnis Dan Manajemen Indonesia*, 6(2), 217–232. DOI: 10.31842/jurnalinobis.v6i2.270
- Prasad, B. D. (2019). Qualitative content analysis: Why is it still a path less taken? *Forum Qualitative Sozialforschung*, 20(3). DOI: 10.17169/fqs-20.3.3392
- Radhy, F., & Abdullah, S. (2022, December 20). Pemerintah Subsidi Kendaraan Listrik Untuk Kurangi Emisi Karbon, Tepatkah? Youtube: CNN Indonesia. <https://www.youtube.com/watch?v=ZopMIImoHuwI>
- Rassanjani, S. (2018). Ending Poverty: Factors That Might Influence the Achievement of Sustainable Development Goals (SDGs) in Indonesia. *Journal of Public Administration and Governance*, 8(3), 114. DOI: 10.5296/jpag.v8i3.13504
- United Nation. (2023). *Sustainable Development Report 2023*. Dublin University . DOI: 10.25546/102924
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* (2nd ed.). Alfabeta.
- Supriyanto, E., Sentanuhady, J., Hasan, W. H., Nugraha, A. D., & Muflikhun, M. A. (2022). Policy and Strategies of Tariff Incentives Related to Renewable Energy: Comparison between Indonesia and Other Developing and Developed Countries. *Sustainability*, 14(20), 13442. DOI: 10.3390/su142013442

Herlambang Ramadhan Kusno, Christina Mei Lin Tan Widaya, Adhima Auliyatanti Suratman, Nyoman Darmayasa, Dahyang Ika Leni

United Nations Report. (1987). Report of the World Commission on Environment and Development. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

Urrutia-Mosquera, J., & Fábrega, J. (2021). Impact of fiscal incentives in the consumption of low emission vehicles. *Case Studies on Transport Policy*, 9(3), 1151–1159. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.06.003

World Bank. (2022). World Bank East Asia and Pacific Economic Update, October 2022 Reforms for Recovery. <https://www.worldbank.org/en/publication/reforms-for-recovery-east-asia-and-pacific-economic-update-october-2022>

Xia, Z., Wu, D., & Zhang, L. (2022). Economic, Functional, and Social Factors Influencing Electric Vehicles' Adoption: An Empirical Study Based on the Diffusion of Innovation Theory. *Sustainability*, 14(10), 6283. DOI: 10.3390/su14106283

Xue, C., Zhou, H., Wu, Q., Wu, X., & Xu, X. (2021). Impact of Incentive Policies and Other Socio-Economic Factors on Electric Vehicle Market Share: A Panel Data Analysis from the 20 Countries. *Sustainability*, 13(5), 2928. DOI: 10.3390/su13052928