

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

KBLBB merupakan akronim dari Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai yang selanjutnya dikenal juga sebagai KBL (kendaraan Bermotor Listrik) (Perpres 55/2019), KLB (Kendaraan Listrik Baterai) (Kumara dan Sukareyasa, 2009) dan kendaraan listrik (esdm.go.id). Kendaraan listrik yang dikembangkan di Indonesia adalah jenis roda dua, roda tiga, roda empat, atau lebih yang bergerak melalui suplai energi listrik yang tersimpan didalam baterai kendaraan. Pengembangan Kendaraan listrik di Indonesia merupakan bagian dari pelaksanaan komitmen Indonesia terhadap *Pariss Agreement*, juga dalam rangka mendukung ketahanan energi nasional.

Pada 2016, Indonesia telah meratifikasi *Paris Agreement* (Perjanjian Paris) 2015 kedalam dokumen legal penyelenggaraan pemerintahan negara. Ratifikasi tersebut disahkan melalui UU nomor 16 tahun 2016 tentang pengesahan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change* (Persetujuan Paris atas Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa-Bangsa Mengenai Perubahan Iklim). Komitmen Indonesia terhadap Perjanjian Paris disampaikan melalui dokumen *National Determined Contribution* (NDC). NDC Indonesia dilaporkan kepada *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC, 2016). Komitmen Indonesia dalam NDC adalah akan menurunkan emisi GRK pada 2030, yaitu dengan kemampuan sendiri sebesar 29% dan bila dengan dukungan internasional sebesar 41% (Marispatin et al, 2017).

Transisi Kendaraan konvensional ke kendaraan listrik merupakan suatu upaya yang dipilih pemerintah Indonesia untuk mewujudkan target

penurunan emisi GRK. Alasannya adalah karena transportasi merupakan salah satu sektor pengguna bahan bakar fosil yang paling banyak. Transportasi menyumbang emisi sebesar 28% dari emisi total CO<sub>2</sub> (Agus, 2020). Transportasi darat adalah penyumbang emisis tertinggi, yaitu sebesar 88% dari total emisi sektor transportasi. Penggunaan kendaraan listrik dinilai ramah lingkungan karena tidak melepaskan emisi CO<sub>2</sub> ke atmosfer (Andrian dan Marpaung, 2019).

Penggunaan kendaraan listrik juga akan mendukung terwujudnya ketahanan energi Indonesia. Indonesia sangat ketergantungan terhadap energi fosil, terutama BBM untuk memenuhi kebutuhan energi nasional. Kebutuhan Indonesia terus meningkat, sedangkan ketersediaan energi fosil semakin menipis dari waktu ke waktu. Data *Indonesia Energy Outlook* (2019) menyebutkan bahwa terjadi penurunan produksi minyak bumi Indonesia dalam 10 tahun terakhir. Kemampuan produksi pada 2009 adalah sebesar 949 ribu bph (346 juta barel). Pada 2018, kemampuan produksi menurun menjadi 778 ribu bph (283 juta barel). Penurunan ini terjadi karena usia sumur yang sudah tua dan terbatasnya jumlah sumur baru. Pemenuhan kebutuhan kilang Indonesia diperoleh dengan cara mengimpor minyak dari Timur Tengah. Keadaan ini telah menyebabkan ketergantungan terhadap impor mencapai sekitar 35%. Pengembangan kendaraan listrik dalam negeri diharapkan akan dapat meningkatkan minat masyarakat Indonesia terhadap kendaraan listrik, sehingga kebutuhan BBM pada sektor transportasi dapat berkurang.

Pemerintah Indonesia sangat serius untuk mengembangkan kendaraan listrik dalam negeri. Berdasarkan rencana umum energi nasional dalam Perpres 22/2017, disebutkan bahwa target penggunaan mobil listrik adalah sejumlah 2.200 unit pada 2025 dan 4.200.000 unit pada 2050. Kemudian sepeda motor listrik sejumlah 2,1 juta unit pada 2025. Bahkan, pemerintah Indonesia berencana untuk membawa Indonesia menjadi salah satu basis produksi dan ekspor KBLBB (Perpres nomor 55/2019). BPPT

(2021) menyebutkan bahwa telah dilakukan kajian tentang strategi perencanaan jangka menengah pembangunan infrastruktur energi nasional 2020-2040 yang dimuat dalam Grand Strategi Energi Nasional (GSEN). Kajian ini dilakukan oleh Pemerintah bersama dengan Dewan Energi Nasional dalam rangka mengupayakan terjaminnya ketersediaan energi yang cukup dengan harga yang terjangkau, berkualitas, dan ramah lingkungan. Salah satu strategi yang dikembangkan adalah mendorong pengembangan kendaraan listrik.

Pada saat ini pengembangan kendaraan listrik merupakan salah satu proyek nasional yang tengah dikembangkan pemerintah. Berbagai dukungan regulasi telah diberikan pemerintah guna mewujudkan proyek tersebut. Beberapa diantaranya adalah Perpres nomor 55 tahun 2019 tentang percepatan program KBLBB untuk transportasi jalan. Kebijakan lainnya adalah aturan turunan dari Perpres 55/2019. Salah satu aturan turunan tersebut adalah peraturan Menteri Perindustrian nomor 27 tahun 2020 tentang peta jalan pengembangan industri kendaraan listrik. Kemudian, regulasi terkait pengaturan penyediaan infrastruktur pengisian listrik dan tarif tenaga listrik untuk KBLBB diuraikan dalam Peraturan Menteri ESDM No. 13 tahun 2020 tentang penyediaan infrastruktur pengisian listrik untuk KBLBB. Regulasi turunan lainnya terkait dengan percepatan pengembangan industri kendaraan listrik dimatangkan isinya di kementerian terkait lainnya (BPPT, 2021). Beberapa regulasi turunan yang dimaksud diantaranya adalah tentang pemberian insentif, perlindungan terhadap lingkungan hidup, ketentuan teknis KBLBB dan lainnya.

Berdasarkan uraian diatas, penelitian ini akan menganalisis tentang Implementasi dari kebijakan KBLBB di Indonesia terhadap industri Kendaraan listrik nasional. Pemilihan topik ini dilatarbelakangi oleh adanya gap antara target yang ditetapkan dengan capaian kendaraan listrik nasional. Gap tersebut yaitu:

1. Target penggunaan mobil listrik 2020 adalah 150.000 unit. Pada 2019, jumlah mobil listrik di Indonesia adalah 40 unit. Jumlah tersebut meningkat pada 2020, yaitu menjadi 230 unit. Persentase capaian mobil listrik pada 2020 adalah 0,15 %. Persentase capaian sepeda motor listrik adalah 0,18%, yaitu 1.500/800.000 unit (Agus, 2020).
2. Hal yang sama terjadi pada penyediaan infrastruktur *charging stasion* di Indonesia. Data Direktorat Jenderal Ketenagalistrikan menyebutkan bahwa hingga Agustus 2020 Indonesia telah memiliki 57 *charging Stasion* yang tersebar di 35 lokasi. Padahal target penyediaan *charging Stasion* di 2020 seharusnya adalah sejumlah 200 unit (Kesdm, 2020).
3. Adanya kebijakan lain yang berpotensi menghambat ekosistem kendaraan listrik di Indonesia. Kebijakan tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2021 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 tahun 2019 tentang barang kena pajak tergolong mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenai pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM). Peraturan ini menyebutkan bahwa selisih antara PPnBM kendaraan listrik jenis BEV (*Battery Electric Vehicle*) dengan LCGC (*Low Cost Green Car*) adalah 3%, dimana BEV 0% dan LCGC 3%. Kebijakan ini harus dipertimbangkan kembali, terutama dalam rangka percepatan pengembangan KBLBB di Indonesia.

## **1.2 Fokus dan Subfokus**

### **1.2.1 Fokus**

Penelitian ini berfokus pada Implementasi Kebijakan KBLBB.

### **1.2.2 Subfokus**

Berdasarkan fokus pembahasan, sub fokus penelitian adalah sebagai berikut.

- a. Implementasi kebijakan KBLBB terhadap industri kendaraan listrik Indonesia.
- b. Pengembangan industri kendaraan listrik nasional.
- c. Kendala yang dihadapi industri kendaraan listrik nasional.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Regulasi terkait percepatan pengembangan KBLBB di tuangkan dalam Perpres 55/2019 tentang percepatan pengembangan program KBLBB untuk transportasi jalan. Penelitian ini akan mengkaji tentang implementasi dari kebijakan tersebut dengan rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana implementasi dari kebijakan KBLBB di Indonesia terhadap industri kendaraan listrik nasional?
- b. Bagaimana pengembangan industri kendaraan listrik nasional?
- c. Bagaimana kendala yang dihadapi industri kendaraan listrik nasional?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian merupakan pernyataan yang menjelaskan keinginan peneliti untuk memperoleh jawaban dari pertanyaan penelitian yang telah dirumuskan dalam rumusan masalah. Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Menganalisis implementasi kebijakan KBLBB di Indonesia terhadap industri kendaraan listrik nasional.
- b. Menganalisis pengembangan industri kendaraan listrik nasional.
- c. Menganalisis kendala yang dihadapi industri kendaraan listrik nasional.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan membawa manfaat teoritis dan praktis.

### **1.6.1 Manfaat Teoritis**

Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi untuk mendukung ketahanan energi nasional dalam rangka mendukung pertahanan negara, yaitu mengenai pengembangan KBLBB di Indonesia. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya mengenai evaluasi dan strategi yang dapat digunakan untuk mendukung proyek kendaraan listrik Indonesia.

### **1.6.2 Manfaat Praktis**

Manfaat praktis dari penelitian ini antara lain:

- a. Bagi Universitas Pertahanan, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bentuk implementasi Tri Dharma Perguruan Tinggi.
- b. Bagi Kementrian terkait, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam melaksanakan pengembangan KBLBB di Indonesia.
- c. Bagi Pemerintah, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan dalam mengatur kegiatan perusahaan Industri kendaraan listrik. Kemudian, sebagai pertimbangan dalam menghasilkan kebijakan serta rekomendasi untuk mewujudkan target penggunaan KBLBB sebagaimana yang diamanatkan dalam Rencana Umum Energi Nasional.
- d. Bagi peneliti, penelitian ini merupakan bentuk implementasi ilmu pengetahuan yang didapatkan selama kuliah.