



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Meniti Arah Kebijakan Adopsi Mobil Listrik
Tanggal : Jumat, 06 Februari 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Tantangan ke depan tidak hanya memperbesar adopsi, tetapi memastikan transisi ini berujung pada produksi domestik yang berkelanjutan.

Oleh Andry Satrio Nugroho

Adopsi mobil listrik di Indonesia telah melewati fase krusial dalam dua tahun terakhir. Insentif fiskal dan nonfiskal berhasil meningkatkan pangsa pasar sekaligus menarik investasi produsen mobil listrik global. Tantangan ke depan tidak hanya memperbesar adopsi, tetapi memastikan transisi ini berujung pada produksi domestik yang berkelanjutan.

Pada awalnya, pemerintah fokus memberikan insentif fiskal seperti Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) kepada produsen mobil listrik domestik. Namun, efek terhadap penjualan masih dinilai terbatas, penjualan mobil listrik tidak sampai 2 persen dari total pangsa pasar di akhir 2023.

Pertengahan 2024, pemerintah mengenakan insentif fiskal tambahan berupa pembebasan Bea Masuk dan PPnBM DTP untuk mobil listrik impor utuh (CBU) asalkan memiliki komitmen untuk dapat berinvestasi di Indonesia. Hasilnya, mobil listrik membanjiri pasar otomotif. Pangsa pasar mobil listrik melonjak tajam, bahkan hingga menyentuh 13 persen di akhir 2025. Lonjakan ini menegaskan bahwa instrumen kebijakan fiskal memiliki daya ungkit besar terhadap perilaku pasar, sekaligus memperlihatkan ketergantungan adopsi awal pada desain insentif yang tepat sasaran.

Insentif fiskal yang diberikan ini tentu tidak selamanya dan telah berakhir di akhir 2025. Implikasi penghentian insentif ini membuat importir yang tidak berkomitmen berinvestasi di Tanah Air akan tetap dikenai bea masuk 0 persen-50 persen (tergantung negara asal), PPnBM 15 persen, dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) 12 persen.

Tidak dimungkiri bahwa kebijakan yang dilahirkan pada pertengahan 2024 ini telah mampu mendatangkan lebih banyak investasi dari berbagai produsen mobil listrik global, seperti BYD, Chery, hingga Vinfast. Selama dua tahun terakhir, estimasi investasi asing yang sudah masuk untuk pabrikan kendaraan listrik yang diresmikan tercatat mencapai 581 juta dolar AS. Jika ditambahkan dengan investasi yang baru diumumkan, estimasinya mencapai 5,75 miliar dolar AS. Angka ini menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara tujuan investasi terbesar secara global dalam pengembangan basis manufaktur kendaraan listrik baru.

Indef menghitung dampak ekonomi kebijakan adopsi kendaraan listrik mencapai Rp23,2 triliun pada 2025. Angka tersebut berpotensi akan meningkat menjadi Rp 30 triliun di tahun ini ketika Indonesia masuk sebagai negara yang mampu memproduksi mobil listrik. Harapannya, melalui dampak ekonomi tersebut, akan menghasilkan lapangan kerja yang menyerap lebih dari 270.000 tenaga kerja secara langsung maupun melalui sektor ekonomi lainnya.

Meski dinilai insentif ini berhasil mengenalkan masyarakat dengan mobil listrik bahkan membawa investasi pabrikan mobil listrik ternama ke Indonesia, masih ada sekelumit pertanyaan mendasar: ke mana selanjutnya arah kebijakan adopsi mobil listrik ini akan bergerak?

Kebijakan yang adil

Masyarakat hari ini memahami bahwa jika dibandingkan tiga tahun yang lalu, mobil listrik hari ini lebih murah. Sebagai gambaran saja, tiga tahun lalu mobil listrik dengan baterai 50 KWh hingga 75 KWh mencapai Rp 700 juta hingga Rp 1 miliar. Hari ini mobil listrik dengan spesifikasi yang sama sudah tersedia dari Rp 400 juta sampai Rp 500 juta.

Meski sudah lebih murah, sayangnya harga tersebut belum begitu cocok di mayoritas kantong masyarakat Indonesia. Daya beli masyarakat dalam membeli mobil pribadi masih berada di kisaran Rp 150 juta hingga Rp 180 juta. Mobil yang berada di kisaran ini tentu banyaknya merupakan low cost green car (LCGC) dan mobil konvensional bekas. Apalagi jika masuk ke mobil kisaran Rp 400 juta, hanya kurang lebih 10 persen populasi yang mampu membelinya.

Dalam segi net social cost, perhitungan Indef menemukan rata-rata mobil listrik masih menawarkan harga beli awal yang cukup tinggi di berbagai tipe kendaraan. Dalam seluruh tipe kendaraan yang ada, praktis hanya tipe sedan listrik yang lebih terjangkau. Meskipun jika kita membandingkan dengan biaya operasional, mobil listrik jauh lebih murah dibandingkan mobil konvensional. Ini artinya bahwa mobil listrik masih dipandang lebih mahal walaupun menawarkan biaya operasional yang terjangkau.

Di sisi lain, mobil konvensional tidak menghadirkan biaya yang tidak kasatmata. Biaya ini meliputi biaya lingkungan yang seharusnya ditanggung oleh konsumen ketika pembelian. Hal ini menimbulkan perbedaan level playing field antara mobil listrik dan mobil konvensional. Mobil listrik dipandang lebih mahal dibandingkan mobil konvensional meskipun memiliki profil rendah

emisi.

Perbedaan ini menimbulkan perspektif bahwa kebijakan kendaraan listrik, khususnya mobil pribadi, cenderung tidak adil. Pemerintah justru memberikan mixed signal untuk kebijakan adopsi mobil listrik dengan menargetkan pembebasan Pajak Barang Mewah (PPnBM) untuk mobil konvensional. Kondisi ini berisiko mengaburkan arah transisi sekaligus melemahkan sinyal harga yang seharusnya mendorong perubahan perilaku konsumen. Pemerintah seharusnya menempatkan mobil listrik sebagai jembatan bagi konsumen untuk ikut serta berperan di dalam transisi energi bersih.

Berpuluh-puluh tahun, kebijakan tidak setara antara mobil konvensional dan mobil listrik ini juga didukung oleh pemberian subsidi dan kompensasi BBM. Padahal, belanja subsidi dan kompensasi BBM memberikan tekanan besar terhadap kemampuan fiskal negara hari ini. Belum lagi penyalahgunaan yang masih terjadi sehingga masyarakat miskin tidak mendapatkan hak dari belanja subsidi tersebut. Adopsi mobil listrik menjadi salah satu jalan untuk mengurangi tekanan fiskal yang berasal dari belanja subsidi tersebut. Dalam jangka panjang, negara juga dapat meraih agenda swasembada energi lebih cepat karena ketergantungan konsumsi minyak dan BBM dapat ditekan melalui adopsi ini.

Hal yang seharusnya dilakukan pemerintah adalah memberikan edukasi kepada konsumen dengan memberikan biaya lingkungan yang harus ditanggung konsumen berdasarkan profil emisi yang dihasilkan kendaraan yang dikendarai. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah memperkenalkan cukai emisi. Semakin besar profil emisi yang dihasilkan oleh mobil yang dibeli oleh konsumen, semakin besar juga cukai yang harus dibayarkan konsumen di awal pembelian mobil tersebut. Melalui cara ini, konsumen akan semakin awas untuk memilih kendaraan dan memprioritaskan untuk membeli kendaraan emisi rendah.

Selain mampu menginternalisasi eksternalitas negatif yang dihasilkan oleh mobil yang dibeli oleh konsumen, pemerintah juga mendapatkan manfaat fiskal dari pemberlakuan cukai emisi ini. Indef menghitung dengan pemberian batas emisi di 100 g CO₂/km, negara akan mendapatkan Rp 40,4 triliun per tahun melalui penerimaan cukai ini. Skenario ini termasuk moderat karena hanya menargetkan dari 10-30 persen harga jual mobil konvensional. Negara juga akan berpotensi mendapatkan penerimaan lebih besar jika cukai yang dikenakan melebihi skenario moderat tersebut.

Penerimaan cukai ini bahkan dapat dialokasikan untuk membiayai adopsi kendaraan listrik semakin masif lagi, seperti membiayai adopsi transportasi umum berbasis listrik yang menjadi pilihan bagi mobilitas masyarakat saat ini selain kendaraan pribadi.

Dukungan fiskal tentu akan semakin berdampak jika kebijakan nonfiskal diterapkan. Kebijakan yang inovatif dan memberikan privilese bagi kendaraan listrik menjadi prioritas penting bagi negara untuk mendorong transisi yang lebih optimal lagi. Kebijakan ini salah satunya meliputi perluasan ganjil-genap di kota-kota besar, selain DKI Jakarta.

Menghadirkan kebijakan inovatif

Keberhasilan pemerintah mempercepat pangsa mobil listrik hingga menghadirkan investasi asing dari produsen global mobil listrik menggambarkan bahwa regulasi menjadi instrumen utama penggerak adopsi mobil listrik ini.

Saat ini, Indonesia sudah memiliki Satgas Transisi Energi dan Ekonomi Hijau (TEEH) menempatkan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian sebagai ketua pengarah sebagai koordinator kebijakan yang mendukung arah transisi energi ke depan. Namun hingga saat ini, peran satgas masih lebih bersifat koordinatif administratif, belum sepenuhnya menjelma sebagai pengarah strategis lintas sektor. Satgas perlu menghadirkan arah dari adopsi kendaraan listrik ke depan. Tidak hanya berhenti pada kendaraan pribadi, tetapi juga transportasi umum hingga kendaraan berat dan logistik.

Ke depan, tantangan utama kebijakan kendaraan listrik bukan lagi pada soal adopsi awal, melainkan pada keberanian pemerintah menyusun desain kebijakan yang konsisten, adil, dan berjangka panjang. Insentif tidak bisa terus menjadi tumpuan, sementara disinentif terhadap kendaraan beremisi tinggi masih dibiarkan setengah hati. Tanpa adanya koreksi struktur harga yang mencerminkan biaya lingkungan dan biaya subsidi energi, mobil listrik akan terus dipersepsikan mahal dan elitis, sementara mobil konvensional tetap menikmati perlakuan istimewa yang tidak lagi relevan dengan agenda transisi dan ketahanan energi.

Fase berikutnya dari adopsi kendaraan listrik harus ditopang oleh kepemimpinan kebijakan yang kuat dan terkoordinasi lintas sektor. Pemerintah perlu memastikan bahwa kendaraan listrik tidak hanya menjadi simbol keberhasilan jangka pendek, tetapi menjadi bagian integral dari strategi industri, transportasi, energi, dan fiskal. Tanpa arah kebijakan yang jelas dan konsisten, peluang besar yang telah dibangun melalui investasi dan momentum pasar berisiko terfragmentasi. Transisi kendaraan listrik seharusnya tidak berhenti sebagai cerita sukses insentif, tetapi menjadi fondasi awal transformasi transportasi rendah emisi yang berkelanjutan dan berpihak pada kepentingan publik di jangka panjang.

Andry Satrio Nugroho, Head of Industry, Trade, and Investment Indef

