

Kajian *Critical Legal Studies* Terhadap Pemberian Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia

Jaga Rudi,¹ Marchethy Riwani Diaz²

¹Magister Ilmu Hukum Universitas Gadjah Mada, E-mail: jagarudi2001@mail.ugm.ac.id

²Magister Ilmu Hukum Universitas Gadjah Mada, E-mail: marchethydiaz04321@gmail.com

Info Artikel

Masuk : 9 November 2024

Diterima : 14 April 2025

Terbit : 30 April 2025

Keywords :

Carbon Emissions, Critical Legal Studies, Electric Vehicles, Tax Incentive Policy.

Kata kunci:

Critical Legal Studies, Emisi Karbon, Insentif Pajak, Kendaraan Listrik.

Corresponding Author:

Jaga Rudi, E-mail:

jagarudi2001@mail.ugm.ac.id

DOI :

10.24843/KP.2025.v47.i01.p.02

Abstract

The government's commitment to reducing carbon emissions is marked by the birth of a tax incentive policy for electric vehicles in Indonesia. This policy has a dual impact giving rise to discourse in its implementation. On the one hand, this policy aims to encourage the use of environmentally friendly vehicles and reduce carbon emissions. However, on the other hand, this policy actually creates new problems for regional fiscal independence. Through a critical legal studies approach to the application of the tax incentive policy for electric vehicles, there is a bias in the electric vehicle procurement policy from upstream to downstream, so that it has the potential to benefit certain elites or groups, but on the other hand it can cause losses to the community. The aim of this research is to analyze the hegemony of interests in forming the structure of electric vehicle fiscal incentives in Indonesia. The research is normative-empirical using a critical legal studies approach in analyzing the problems. The result of this research indicate there is a contradiction between efforts to reduce carbon emissions through the promotion of electric vehicles and the condition of electricity sources in Indonesia which are still dominated by fossil fuel power plants, and this policy has the potential to benefit certain elite groups who have interests in the electric vehicle industry and the energy sector which in reality are connected to positions in government.

Abstrak

Komitmen pemerintah dalam upaya penurunan emisi karbon ditandai dengan lahirnya kebijakan insentif pajak terhadap kendaraan listrik di Indonesia. Kebijakan tersebut berdampak ganda sehingga menimbulkan diskursus dalam implementasinya. Disatu sisi, kebijakan ini bertujuan untuk mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan dan menurunkan emisi karbon tetapi disisi lain kebijakan ini justru menimbulkan masalah baru terhadap kemandirian fiskal daerah. Melalui pendekatan critical legal studies penerapan kebijakan insentif pajak terhadap kendaraan listrik terdapat bias kebijakan pengadaan kendaraan listrik baik dari hulu ke hilir, sehingga berpotensi untuk menguntungkan elite-elite atau golongan tertentu, tetapi di satu sisi dapat menimbulkan kerugian bagi masyarakat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hegemoni kepentingan membentuk struktur insentif fiskal

kendaraan listrik di Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif-empiris dengan menggunakan pendekatan *critical legal studies* dalam menganalisis. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat permasalahan terhadap kemandirian fiskal daerah, adanya kontradiksi antara upaya penurunan emisi karbon melalui promosi kendaraan listrik dengan kondisi sumber energi listrik di Indonesia yang masih didominasi oleh pembangkit listrik berbahan bakar fosil, serta kebijakan ini berpotensi menguntungkan sekelompok elite tertentu yang memiliki kepentingan dalam industri kendaraan listrik dan sektor energi yang pada kenyataannya terkoneksi dengan jabatan-jabatan di pemerintahan.

1. Pendahuluan

Semakin terpuruknya iklim bumi menjadi sebuah persoalan pelik beberapa dekade terakhir. Hal ini sejalan dengan data dari Organisasi Meteorologi Dunia (WMO) yang menyatakan bahwa pada tahun 2022 efek gas rumah kaca mencapai 50% lebih tinggi dan diperkirakan akan terus mengalami peningkatan pada tahun 2023.¹ Bahkan, data dari World Health Organization menunjukkan bahwa penyebab 7 juta angka kematian di seluruh dunia setiap tahunnya merupakan imbas dari adanya polusi udara.² Khusus di Indonesia, fakta menunjukkan Indonesia berada pada posisi pertama yang memiliki kualitas udara terburuk di Asia Tenggara berdasarkan laporan dari World Air Quality Report pada tahun 2023.³ Realitas tersebut kemudian memprakarsai lahirnya Perjanjian Paris pada tahun 2015 sebagai bentuk kesepakatan negara-negara anggota dalam United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) yang ditandatangani oleh 196 negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa termasuk Indonesia. Perjanjian Paris menjadi komitmen negara-negara anggota untuk mengentaskan permasalahan efek gas rumah kaca berdasarkan target yang telah ditentukan.

Sebagai salah satu negara penghasil emisi karbon terbesar di dunia, jumlah karbon yang dihasilkan oleh Indonesia sepanjang tahun 2022 mencapai 700 juta ton per tahun dan mengalami peningkatan 18, 3% dari tahun sebelumnya.⁴ Salah satu sektor yang menyumbang emisi karbon di Indonesia adalah transportasi sebanyak 27%.⁵ Data tersebut berkorelasi dengan peningkatan jumlah transportasi di Indonesia yang

¹ World Meteorological Organization. (2023). Konsentrasi Gas Rumah Kaca Mencapai Rekor Tertinggi. Sekali Lagi. Available from <https://wmo.int/news/media-centre/greenhouse-gas-concentrations-hit-record-high-again>. (Diakses 1 Oktober 2024).

² Kementerian Kesehatan. (2024). Bahaya Polusi Udara Bagi Kesehatan: Dampak, Penyebab dan Pencegahannya. Available from <https://ayosehat.kemkes.go.id/bahaya-polusi-udara-bagi-kesehatan>. (Diakses 1 Oktober 2024).

³ Greenpeace Indonesia. (2024). Polusi Udara, Ancaman Genting Tak Kasat Mata. Available from <https://www.greenpeace.org/indonesia/cerita/58786/polusi-udara-ancaman-genting-tak-kasat-mata/>. (Diakses 1 Oktober 2024).

⁴ Annur, C. M. (2023). Indonesia Masuk Daftar 10 Negara Penghasil Emisi Karbon Terbesar Dunia. Available from <https://databoks.katadata.co.id/lingkungan/statistik/ff3327b4cf2c11f/indonesia-masuk-daftar-10-negara-penghasil-emisi-karbon-terbesar-dunia>. (Diakses 1 Oktober 2024).

⁵ Madyan, M. (2024). Analisis Pengungkapan Emisi Karbon Perusahaan Indonesia. Available from <https://unair.ac.id/analisis-pengungkapan-emisi-karbon-perusahaan-indonesia/>. (Diakses 1 Oktober 2024).

mencapai 148.212.865 pada tahun 2022 berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik.⁶ Fenomena tersebut menimbulkan keresahan di kalangan masyarakat sebab menimbulkan adanya hubungan sebab-akibat yakni, volume kendaraan yang semakin meningkat akan berjalan linear dengan adanya peningkatan pencemaran udara, sehingga dapat menimbulkan eksternalitas negatif terhadap lingkungan. Terlebih, mayoritas kendaraan bersumber dari bahan bakar menggunakan sumber energi fosil yaitu Bahan Bakar Minyak (BBM), sehingga tergolong dalam jenis kendaraan konvensional.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk mengatasi persoalan tersebut yakni melakukan inovasi kendaraan ramah lingkungan dengan emisi rendah sehingga dapat mengurangi efek rumah kaca sekaligus sebagai bentuk pengendalian terhadap dampak perubahan iklim. Diskursus kendaraan listrik dalam tataran empirisnya ditandai dengan adanya kendaraan mobil listrik di dunia yang diciptakan oleh Jedlik Ányos pada tahun 1828.⁷ Transformasi kendaraan listrik terus mengalami perkembangan yang dilakukan oleh berbagai ilmuwan seperti Thomas Parker pada tahun 1884,⁸ Jenatzy yang mengembangkan mobil listrik yang melampaui batas kecepatan 100 km/jam yang dikenal dengan "le Jamais Contente"⁹ dan dikembangkan pula oleh A.L. Ryker beserta Wiliam Morrison pada tahun 1891.¹⁰ Pengadopsian kendaraan listrik bertujuan untuk mengurangi polusi terhadap lingkungan, mengoptimalkan kualitas udara perkotaan, serta mengurangi kebisingan lalu lintas.¹¹

Pengadopsian kendaraan listrik di Indonesia merupakan hal yang tergolong masih baru dalam penerapannya. Keseriusan pemerintah Indonesia terlihat dengan lahirnya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan yang kemudian diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Listrik (selanjutnya disebut Perpres 55/2019). Konsideran pembentukan regulasi tersebut menyatakan bahwa kehadiran kendaraan listrik bertujuan untuk mewujudkan efisiensi energi, ketahanan energi, dan

⁶ Nurhanisah, Y. (2021). Indonesia Produsen Kendaraan Bermotor Terbesar. Available from <https://indonesiabaik.id/infografis/indonesia-produsen-kendaraan-bermotor-terbesar>. (Diakses 1 Oktober 2024).

⁷ Csamangó, E.F. (2020). The Legal Environment of Electromobility in Hungary. *Journal of Agricultural and Environmental Law*. (15) 28., h. 182. DOI: <https://doi.org/10.21029/JAEL.2020.28.181>.

⁸ Mierlo, J.V. (2018). The World Electric Vehicle Journal, The Open Access Journal for the e-Mobility Scene. *World Electric Vehicle Journal*. (9) 1., h. 1. DOI: <https://doi.org/10.3390/wevj9010001>.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Nur, A.I. & Kurniawan, A.D. (2021). Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*. (7) 2., h. 201. DOI: <https://doi.org/10.38011/jhli.v7i2.260>.

¹¹ Zhao, X., et. Al. (2024). Policy Incentives and Electric Vehicle Adoption in China: From a Perspective of Policy Mixes. *Transportation Research Part A*. (190), h. 1. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104235>.

konservasi energi di sektor transportasi sehingga dapat terwujudnya kualitas udara bersih, ramah lingkungan, dan dapat menurunkan emisi gas rumah kaca.¹²

Di balik geliat meningkatkan penggunaan kendaraan listrik dalam masyarakat dengan pencitraan mampu menekan penurunan emisi karbon, tersembunyi sebuah bias kebijakan pengadaan kendaraan listrik baik dari hulu ke hilir, sehingga berpotensi untuk menguntungkan elite-elite atau golongan tertentu, tetapi disisi dapat menimbulkan kerugian bagi masyarakat. Hal tersebut sejalan dengan paham bahwa sering kali hukum terperangkap dalam kekuasaan. Dalam hal ini, sebuah kebijakan dinilai hanya hadir untuk melayani kepentingan dari sekelompok penguasa dan orang-orang yang menjadi anggotanya, sehingga menjadi sebuah aturan yang melegitimasi ketidakadilan di dalam masyarakat.¹³ Dalam pandangan *critical legal studies*, hukum bersifat tidak netral karena selalu diintervensi dengan kepentingan-kepentingan di luar hukum. Artinya, hukum tidak dapat dipisahkan dari unsur politik sebab hukum tidak terbentuk dalam sebuah ruang hampa yang bebas dengan nilai.¹⁴

Jika menelisik kembali pada kebijakan pemberian insentif pajak terhadap kendaraan listrik, masih dapat ditemukan spektrum kuat adanya penerima manfaat tertentu dalam rantai pasokan kendaraan listrik. Misalnya, adanya geliat politik yang dilakukan oleh para elite dengan menjajaki bisnis pertambangan khususnya nikel dan ekosistem kendaraan listrik sebagaimana diungkapkan oleh Koordinator Nasional Jaringan Advokasi Tambang (Jatam).¹⁵ Hal tersebut didasari karena adanya Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah. Terlebih, pendirian perusahaan patungan bernama Electrum oleh keponakan dari Luhut Binsar Pandjaitan selaku Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan Indonesia dan Nadiem Makarim melalui TBS Energi Utama (Toba) dan PT GoTO Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) yang telah melakukan kerjasama dengan produsen kendaraan listrik asal Taiwan.¹⁶ Fakta tersebut, terlihat juga dalam transisi PT GoTO Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) yang melakukan transisi dengan menggunakan kendaraan listrik oleh *driver* Gojek.

Mendasarkan pada fakta diatas, timbul sebuah pertanyaan apakah tujuan pengurangan emisi karbon memang menjadi motivasi utama dari kehadiran kendaraan listrik, atau

¹² Lihat Konsideran Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan.

¹³ Mochtar, Z.A. & Hiarij, E.O.S. (2023). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum Memahami Kaidah, Teori, Asas, dan Filsafat Hukum*. Depok: PT RajaGrafindo Persada, h. 269.

¹⁴ Rahmatullah, I. (2021). Filsafat Hukum Aliran Studi Hukum Kritis (*Critical Legal Studies*); Konsep dan Aktualisasinya Dalam Hukum Indonesia. *Adalah: Buletin Hukum dan Keadilan*. (5) 3., h. 3-4. DOI: <https://doi.org/10.15408/adalah.v5i3.21393>.

¹⁵ Wicaksono, R.A. (2022). Inpres Mobil Listrik Kado Bagi Pebisnis dan Elit Politik. Available from: <https://betahita.id/news/detail/7974/inpres-mobil-listrik-kado-bagi-pebisnis-dan-elit-politik.html.html>. (Diakses 3 Oktober 2024).

¹⁶ Puspadini, M. (2023). GOTO-TOBA 'Setor' Rp 14 T, Electrum Balik Modal 5 Tahun Lagi. Available from: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20230626070754-17-449125/goto-toba-setor-rp14-t-electrum-balik-modal-5-tahun-lagi>. (Diakses 3 Oktober 2024).

justro memiliki kepentingan ekonomi, politik, dan tujuan lain dibaliknya yang menguntungkan pihak-pihak tertentu? Keraguan tersebut didasarkan karena klaim kendaraan listrik mampu mengurangi emisi karbon tidak senyata-nyatanya benar, karena seharusnya dekarbonisasi harus berjalan secara linear dan sistematis dari hulu ke hilir. Sedangkan penggunaan kendaraan listrik masih menghasilkan emisi yang berpusat di pertambangan batu bara dan pembangkit listrik, sehingga warga sekitar justro rentan terkena dampak dari emisi karbon.¹⁷

Salah satu paket kebijakan terkait dengan pengembangan kendaraan listrik yakni pemberian insentif pajak. Implementasi pada tingkatan kebijakan telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah, pemerintah memberikan kebebasan terhadap kendaraan listrik yang menggunakan baterai dan sel bahan bakar atau hydrogen dari Pajak Penjualan Barang Mewah dengan nilai PPnBM 0%.¹⁸ Peraturan Menteri Keuangan 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 2023.¹⁹ Kebijakan terkait kendaraan listrik juga diatur dalam berbagai peraturan kementerian, salah satunya Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2020 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Tahun 2020 sebagaimana perubahan terakhir Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024 yang menjadi dasar adanya potongan maupun insentif pajak kendaraan listrik (selanjutnya disebut Permendagri tentang Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat). Berdasarkan Pasal 10 ayat (1) Permendagri tentang Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat menyatakan bahwa pengenaan PKB KBL Berbasis Baterai untuk orang, barang, angkutan umum orang, dan/atau angkutan umum barang ditetapkan sebesar 0% (nol persen) dari pengenaan PKB dan BBNKB.²⁰

Lahirnya kebijakan pemberian insentif pajak tersebut menimbulkan sebuah permasalahan baru, yang dapat mempengaruhi pendapatan daerah secara berbeda-beda. Misalnya di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan menerapkan insentif pajak terhadap kendaraan listrik berimbas pada kurangnya pemasukan pendapatan asli

¹⁷ Prabowo, H. (2023). *Greenwashing: Debu Batu Bara di Balik Kampanye Kendaraan Listrik*. Available from: <https://tirto.id/greenwashing-debu-batu-bara-di-balik-kampanye-kendaraan-listrik-gEmQ>. (Diakses 3 Oktober 2024).

¹⁸ Raditya. (2022). Kebijakan Kendaraan Listrik Untuk Menjawab Isu Perubahan Iklim Dan Daya Saing Pariwisata Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial, Manajemen, dan Akuntansi (JISMA)*. (1) 3., h. 104. DOI: <https://doi.org/10.59004/jisma.v1i3.37>.

¹⁹ Firdiansyah, A. & Gultom, Y. A. (2023). Analisis Dampak Insentif Fiskal Perpajakan Mobil Listrik Berbasis Baterai di Indonesia. *Jurnal Pajak Indonesia*. (7) 2., h. 88. DOI: <https://doi.org/10.31092/jpi.v7i2.2503>.

²⁰ Lihat Pasal 10 ayat (1) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024.

daerah.²¹ Meskipun kebijakan ini tampak netral tetapi sebenarnya mencerminkan dan memperkuat ketidaksetaraan sosial-ekonomi yang ada. Terlebih, proses transisi hijau melalui kendaraan listrik belum menyediakan infrastruktur yang mendukung dan ada kemungkinan program ini hanya untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingan segelintir orang saja, tanpa mempertimbangkan segala hal. Alih-alih kehadiran kendaraan listrik bertujuan untuk mengurangi emisi karbon dan menjadi solusi pengendalian perubahan iklim, tetapi di satu sisi kebijakan ini akan melemahkan kemandirian fiskal dari daerah terkhusus mengenai pendapatan daerah. Dengan demikian timbul dilematika untuk menciptakan lingkungan hidup yang lebih sehat atau mengutamakan kemandirian fiskal bagi daerah-daerah.

Penelitian ini berbeda dengan penelitian-penelitian terdahulu yang membahas terkait konsep pemberian insentif pajak terhadap kendaraan listrik di Indonesia. Penelitian yang berjudul “Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia: untuk Rakyat atau Konglomerat?” yang ditulis oleh Herlambang Ramadhan Kusno, dkk berfokus untuk melihat terkait apakah kebijakan pemberian insentif pajak bagi kendaraan listrik telah tepat sasaran serta di waktu yang tepat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa insentif kendaraan listrik belum tepat sasaran dan belum berada pada waktu yang tepat karena belum berpihak kepada masyarakat serta karakteristik kendaraan listrik yang mewah dinilai masih menguntungkan salah satu pihak yaitu produsen dan importir.²² Selanjutnya penelitian dari Amiradiaty Nasution dan Hauna Tsabitul Azmi yang berjudul “Tinjauan Yuridis Pemberian Insentif dalam Rangka Mendorong Percepatan Battery Electric Vehicle (BEV): Potensi Dukungan pada Greenwashing Dibalik Solusi Persoalan Lingkungan” berfokus pada kajian kebijakan percepatan penggunaan kendaraan listrik berbasis baterai apakah sebagai langkah untuk menyelesaikan permasalahan lingkungan atau bukan sebuah solusi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat persoalan dalam upaya mengurangi polusi udara melalui kebijakan ini, karena emisi dari kendaraan listrik akan berpusat pada area penambangan batu bara sehingga masih menjadi solusi yang kurang optimal. Dengan demikian, klaim tersebut dapat dinyatakan sebagai *greenwashing*.²³ Penelitian lainnya yang berjudul “Kebijakan Hukum Pengaturan Penggunaan Kendaraan Listrik Dalam Penguatan Ketahanan Energi Nasional” yang ditulis oleh I Nengah Nuarta dan Mochamad Sukedi membahas terkait pengaturan kendaraan listrik di Indonesia serta pengaturan yang ideal terkait penguatan ketahanan energi berkelanjutan di Indonesia melalui kendaraan listrik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan kendaraan listrik telah diatur dalam berbagai peraturan yang tersebar misalnya dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 sebagai peraturan awal. Adapun pengaturan yang ideal sebagai upaya penguatan ketahanan energi berkelanjutan di Indonesia dilakukan dengan memajukan

²¹ Hasil wawancara bersama Bapak Yudi Christian dari Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah D.I. Yogyakarta yang dilaksanakan pada 3 September 2024.

²² Kusno, H., R., dkk. (2024). Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia: untuk Rakyat atau Konglomerat? *INOVASI: Jurnal Ekonomi, Keuangan, dan Manajemen*, 20 (3), h. 673. DOI: <https://doi.org/10.30872/jinv.v20i3.1815>.

²³ Nasution, A. & Azmi, H., T. (2024). Tinjauan Yuridis Pemberian Insentif dalam Rangka Mendorong Percepatan Battery Electric Vehicle (BEV): Potensi Dukungan pada Greenwashing Dibalik Solusi Persoalan Lingkungan. *Amandemen: Jurnal Ilmu Pertahanan, Politik, dan Hukum Indonesia*, 1 (4), h. 99. DOI: <https://doi.org/10.62383/amandemen.v1i4.526>.

dan mengatur industri bahan bakar nabati, industri baterai lithium dan kendaraan Listrik.²⁴

Berbagai penelitian tersebut memiliki persamaan terkait pembahasan kendaraan listrik sebagai upaya untuk mengendalikan pencemaran lingkungan. Perbedaan dalam penelitian ini berfokus pada melihat adanya permasalahan dalam upaya menjalankan kebijakan ini dalam sudut pandangan *critical legal studies* bahwa pemberian insentif pajak bagi kendaraan listrik tidak lepas dari adanya hegemoni dari sekelompok elite sehingga tujuan kehadiran kebijakan ini tidak murni untuk pengendalian pencemaran terhadap lingkungan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk mengkaji rumusan masalah, “Bagaimana hegemoni kepentingan membentuk struktur insentif fiskal kendaraan listrik di Indonesia?”

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui mengenai hegemoni kepentingan atas pemberian insentif fiskal kendaraan listrik di Indonesia dan kemudian yang akan dianalisis menggunakan pendekatan *critical legal studies*.

2. Metode Penelitian

Penelitian dengan judul “Sebuah Kajian *Critical Legal Studies* Terhadap Pemberian Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia” merupakan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan penelitian normatif-empiris dengan menggunakan pendekatan analisis berupa *critical legal studies*. Penelitian dengan menggunakan metode normatif-empiris merupakan penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan hukum positif dalam masyarakat sehingga dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan.²⁵ Pendekatan *Critical Legal Studies* melakukan kritik terhadap undang-undang, doktrin, metode, prinsip, dan kaidah hukum yang diasumsikan sebagai sebuah produk hukum yang tidak lepas dari kepentingan politik.²⁶ Melalui kajian *critical legal studies*, penulis menganalisis terkait dengan kebijakan insentif pajak yang diterapkan pada kendaraan listrik untuk melihat bahwa kebijakan tersebut tidak netral melainkan masih ada kepentingan-kepentingan di luar hukum yang mempengaruhi lahirnya kebijakan tersebut.

Bahan penelitian dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer dalam penelitian ini terdiri dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah, Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (*Batteray*

²⁴ Nuarta, I., N. & Sukedi, M. (2024). Kebijakan Hukum Pengaturan Penggunaan Kendaraan Listrik Dalam Penguatan Ketahanan Energi Nasional. *Jurnal Preferensi Hukum*, 5 (2)., h. 148. DOI: <https://doi.org/10.22225/jph.5.2.2024.145-154>.

²⁵ Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press, h. 29.

²⁶ Dairani & Ibad, S. (2022). Konsep Aliran Hukum Kritis Kaitannya Dengan Omnibus Law UU Cipta Kerja: Kajian Filsafat Hukum. *Hukmy: Jurnal Hukum*, 2 (1)., h. 51. DOI: <https://doi.org/10.35316/hukmy.2022.v2i1.42-53>.

Electric Vehicle) untuk Transportasi Listrik, Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024, Peraturan Menteri Keuangan 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, dan Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 50 Tahun 2023 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama, Kendaraan Bermotor dan Pajak Alat Berat. Sedangkan bahan hukum sekunder terdiri dari berbagai literature, hasil penelitian, karya ilmiah, serta doktrin dari para ahli hukum yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

Pengambilan data dalam penelitian ini dilakukan melalui studi kepustakaan dan wawancara. Studi kepustakaan dilakukan dengan melakukan analisis terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Kemudian wawancara dilakukan kepada narasumber terkait dengan persoalan yang diteliti. Adapun wawancara dilakukan kepada Badan Kebijakan Fiskal untuk mengetahui terkait dengan landasan filosofi lahirnya kebijakan insentif pajak terhadap kendaraan listrik di Indonesia dan Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta untuk mendapatkan penjelasan terkait dengan pengaruh kebijakan insentif pajak terhadap pendapatan asli daerah yang berimbas terhadap kemandirian fiskal.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Antara Kemandirian Fiskal dan Penurunan Emisi Karbon Melalui Kendaraan Listrik di Indonesia

3.1.1. Problematika Kebijakan Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia

Pemerintah Indonesia telah menunjukkan komitmen kuat dalam mewujudkan negara dengan emisi karbon rendah melalui implementasi serangkaian kebijakan yang berorientasi pada pelestarian lingkungan. Komitmen ini dimanifestasikan dalam bentuk inisiatif-inisiatif kebijakan yang memberikan kemudahan dan insentif kepada berbagai pemangku kepentingan, termasuk sektor swasta yang berkontribusi pada pencapaian tujuan tersebut. Salah satu bentuk insentif yang diberikan adalah fasilitas perpajakan bagi perusahaan-perusahaan yang mendemonstrasikan upaya nyata dalam mendukung agenda pengurangan emisi karbon nasional. Bentuk komitmen pemerintah Indonesia untuk menurunkan Efek Gas Rumah Kaca (EGRK) sebagai penyumbang emisi karbon yaitu adanya inisiatif menurunkan sebesar 29 % atau 834 juta ton CO₂e pada tahun 2030 dari kondisi *Business as Usual* (BaU).²⁷ Dalam konteks strategi nasional mitigasi perubahan iklim, sektor energi telah ditetapkan target penurunan emisi yang signifikan, yaitu sebesar 314 juta ton CO₂e.²⁸ Pencapaian target yang ambisius ini diupayakan melalui implementasi serangkaian aksi mitigasi yang komprehensif dan terukur. Secara paralel, dilakukan pula inventarisasi Gas Rumah Kaca (GRK) dengan tingkat akurasi

²⁷ Pusat Data dan Teknologi Informasi Energi dan Sumber Daya Mineral Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. (2017). *Kajian Penggunaan Faktor Emisi Lokal (Tier 2) dalam Inventarisasi GRK Sektor Energi*. Jakarta Pusat: Pusat Data dan Teknologi Informasi ESDM Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, h. 1.

²⁸ Badan Kebijakan Fiskal. (2019). *Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim: Suatu Pengantar*. Bogor: Penerbit IPB Press, h. 24.

yang tinggi, guna memastikan efektivitas dan ketepatan intervensi kebijakan yang dilakukan.²⁹

Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia bukan tanpa alasan, sebab berdasarkan data hasil kajian dari *World Health Organization* (WHO) yang menyebutkan bahwa 9 dari 10 orang menghirup udara dengan kadar polutan yang tinggi.³⁰ WHO juga menyebutkan bahwa polusi udara berada pada urutan ke-4 sebagai pemicu kematian dini di dunia.³¹ Polemik tersebut yang mempraksarai lahirnya Perjanjian Paris Tahun 2015 sebagai kesepakatan dalam *United Nations Frameworked Convention on Climate Change* (UNFCCC) yang disepakati oleh 196 negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa. Perjanjian Paris tahun 2015 menjadi jawaban atas tuntutan masyarakat internasional sebagai upaya untuk mengentaskan permasalahan lingkungan hidup. Indonesia sebagai salah satu negara yang turut meratifikasi Perjanjian Paris tahun 2015 yang kemudian diundangkan dalam Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan Perjanjian Paris mengenai Perubahan Iklim menunjukkan adanya komitmen pemerintah untuk mencegah peningkatan kondisi lingkungan hidup yang lebih buruk. Faktanya, berdasarkan data dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan bahwa tahun 2020 terdapat 40,2 juta ton emisi karbon di udara dan tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 2,7% atau setara dengan 41,4 juta ton emisi karbon.³²

Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang Efek Gas Rumah Kaca (EGRK) di Indonesia. Angka 600 MtCO₂-eq emisi GRK Indonesia di sektor energi pada tahun 2021, 23% berasal dari sektor transportasi. Dalam hal ini, angkutan darat menjadi penyumbang terbesar emisi GRK di sektor transportasi dengan pangsa lebih dari 90%.³³ Dalam rangka mencapai target pengurangan emisi yang telah ditetapkan, pemerintah telah mengimplementasikan serangkaian kebijakan yang secara spesifik menyasar sektor transportasi. Salah satu inisiatif utama dalam konteks ini adalah promosi dan fasilitasi transisi dari penggunaan kendaraan bermotor konvensional berbahan bakar fosil menuju adopsi kendaraan listrik yang lebih ramah lingkungan. Kebijakan-kebijakan fiskal pun ditempuh guna mendorong kebiasaan ini salah satunya adalah pemberian insentif pajak bagi kendaraan listrik. Pada tanggal 6 Maret 2023, pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan insentif untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagai bagian dari strategi nasional untuk mendorong adopsi transportasi ramah lingkungan. Kebijakan ini mencakup dua komponen utama yaitu:

²⁹ Kepala Bidang Kajian Strategis. (2019). *Inventarisasi Emisi GRK Sektor Energi*. Jakarta Pusat: Pusat Data dan Teknologi Informasi Energi dan Sumber Daya Mineral Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, h. 5.

³⁰ IEC. (2020). 6 Sumber Polusi Udara di Dunia. Available from: <https://environment-indonesia.com/6-sumber-polusi-udara-di-dunia/>. (Diakses 8 Oktober 2024).

³¹ Greenpeace Indonesia. (2019). Data Terkini Kualitas Udara Kota-Kota di Seluruh Dunia. Available from: <https://www.greenpeace.org/indonesia/publikasi/2217/data-terkini-kualitas-udara-kota-kota-di-seluruh-dunia/>. (Diakses 8 Oktober 2024).

³² Dihni, V.A. (2022). Emisi Karbon dari Kebakaran Hutan Indonesia Capai 41,4 Juta Ton pada 2021. Available from: <https://databoks.katadata.co.id/layanan-konsumen-kesehatan/statistik/82840a5c72ec1ff/emisi-karbon-dari-kebakaran-hutan-indonesia-capai-414-juta-ton-pada-2021>. (Diakses 8 Oktober 2024).

³³ Meilani, H. (2023). Kebijakan Insentif Kendaraan Listrik. *Majalah Info Singkat Hukum Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis*. (XV) 8., h. 16.

- a. Subsidi pembelian sepeda motor listrik: bantuan sebesar Rp 7 juta per unit untuk 200.000 unit sepeda motor listrik baru, bantuan sebesar Rp 7 juta per unit untuk konversi 50.000 unit sepeda motor berbahan bakar minyak (BBM) menjadi sepeda motor listrik.
- b. Insentif untuk kendaraan roda empat rencana pemberian bantuan untuk pembelian 35.900 unit mobil listrik, rencana pemberian bantuan untuk pembelian 138 unit bus Listrik dan besaran insentif untuk kategori ini masih dalam tahap finalisasi.³⁴

Selain itu beberapa kebijakan-kebijakan lainnya lahir untuk mengakomodasi serta meluncurkan gagasan tersebut seperti, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah, Peraturan Menteri Keuangan 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, Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Perubahan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Listrik. Namun, jika menilik pada tataran empirisnya, kebijakan insentif pajak untuk kendaraan listrik justru menimbulkan beberapa permasalahan yang perlu dievaluasi secara kritis.

Efektivitas dan ketepatan sasaran dari kebijakan ini masih dipertanyakan, terutama dalam konteks penyelesaian persoalan transportasi dan lingkungan yang lebih luas. Pendekatan yang berfokus pada pengenaan pajak kendaraan listrik dan upaya mendorong dan menuntun transisi masyarakat dari kendaraan konvensional ke kendaraan listrik dinilai kurang komprehensif dalam mengatasi tantangan yang ada. Kendaraan listrik tergolong mahal, sehingga dikhawatirkan kebijakan perpajakan yang memudahkan kepemilikannya hanya akan dinikmati oleh masyarakat kelas menengah ke atas³⁵. Darwin Zahedi Saleh yang merupakan mantan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) periode 2009-2011, menyatakan bahwa sekitar 85% masyarakat Indonesia termasuk dalam kategori ekonomi rendah. Dengan demikian, pemberian insentif untuk kendaraan listrik yang berharga tinggi dapat dianggap sebagai bentuk subsidi tidak langsung bagi kelompok masyarakat yang lebih mampu secara ekonomi.³⁶ Sebagai alternatif, yang perlu diperhatikan terlebih dahulu yaitu strategi yang lebih holistik dan fundamental. Prioritas utama seharusnya diarahkan pada perwujudan transisi energi yang berkeadilan. Hal ini mencakup tiga aspek kunci yaitu pengembangan sumber energi terbarukan secara masif dan berkelanjutan, peningkatan

³⁴ Simanjuntak U. & Hasjanah K. (2023). Efektivitas Insentif Kendaraan Listrik Butuh Dukungan Pemerintah Untuk Mereformasi Kebijakan Lainnya. Available from: <https://iesr.or.id/efektivitas-insentif-kendaraan-listrik-butuh-dukungan-pemerintah-untuk-mereformasi-kebijakan-lainnya/>. (Diakses 8 Oktober 2024).

³⁵ Fitri, O. P. & Samputra, P. L. (2024). Analisis Naratif Kebijakan Insentif Kendaraan Bermotor Listrik Dalam Mengurangi Emisi Karbon. *Syntax Literate. Jurnal Ilmiah Indonesia*. (9) 4, h. 2502. DOI: <http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v9i4>.

³⁶ Taufani, M. R. I. (2024). Subsidi Kendaraan Listrik Hanya Dinikmati Orang Kaya. Available from: <https://www.cnbcindonesia.com/research/20240216160606-128-515130/subsidi-kendaraan-listrik-hanya-dinikmati-orang-kaya-ini-hitungannya>. (Diakses 8 Oktober 2024).

kualitas dan akses energi listrik, khususnya di daerah-daerah tertinggal dan penyediaan sistem transportasi publik yang ramah lingkungan dan terintegrasi di seluruh wilayah Indonesia. Pendekatan ini tidak hanya akan mengatasi permasalahan transportasi dan lingkungan secara lebih menyeluruh, tetapi juga berpotensi memberikan manfaat sosial-ekonomi yang lebih luas bagi masyarakat. Dengan demikian, reformulasi kebijakan yang mempertimbangkan aspek-aspek tersebut dipandang lebih strategis dalam mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan dan pemerataan akses energi bersih di Indonesia.

Komitmen pemerintah dalam mendukung gerakan penurunan emisi karbon patut dipertimbangkan secara komprehensif, terlebih paradigma masyarakat terhadap kendaraan listrik tergolong baru sehingga pemahaman mengenai dampak positifnya juga perlu ditingkatkan. Mengingat hasil penelitian yang dilaksanakan bersama Badan Kebijakan Fiskal (BKF) mengindikasikan bahwa implementasi dan adopsi kendaraan bertenaga listrik di wilayah Republik Indonesia belum mencapai tingkat optimal yang diharapkan. Berdasarkan temuan empiris tersebut, terungkap bahwa masyarakat Indonesia cenderung memposisikan kendaraan listrik bukan sebagai substitusi utama terhadap moda transportasi konvensional, melainkan lebih condong sebagai instrumen komplementer dalam ekosistem transportasi mereka.³⁷ Fenomena ini menimbulkan implikasi signifikan terhadap efektivitas kebijakan pemerintah dalam konteks pengurangan emisi karbon, mengingat aspirasi awal dari inisiatif tersebut adalah untuk menggantikan secara substansial penggunaan kendaraan berbahan bakar fosil. Dengan demikian, diperlukan suatu kajian yuridis yang mendalam untuk mengevaluasi kembali kerangka regulasi dan instrumen hukum yang ada, guna mengoptimalkan implementasi kebijakan transisi energi dalam sektor transportasi. Inkonsistensi kebijakan pemerintah lainnya terlihat pada pemberian insentif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) konvensional. BBNKB merupakan biaya yang dikenakan saat mengalihkan kepemilikan kendaraan bekas. Kebijakan baru menggratiskan BBNKB yang sebelumnya dipungut biaya. Hal ini bertentangan dengan upaya pemerintah menggalakkan penggunaan kendaraan listrik di Indonesia. Secara logis, pembebasan biaya balik nama kendaraan bermotor konvensional akan mendorong masyarakat membeli lebih banyak kendaraan jenis ini. Akibatnya, kebijakan tersebut bertentangan dengan semangat dekarbonisasi yang diusung pemerintah. Beberapa daerah yang telah menerapkan penggratisan BBNKB untuk kendaraan konvensional antara lain DKI Jakarta, Aceh, Bengkulu, Jambi, Sulawesi Selatan, Jawa Tengah, dan Jawa Barat.³⁸ Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat serta Jawa Tengah merupakan daerah dengan kepadatan penggunaan kendaraan bermotor tertinggi di Indonesia. Menurut data yang berasal dari Badan Pusat Statistika 2023 daerah-daerah tersebut masuk pada Top 5 daerah dengan jumlah kendaraan terpadat dengan rincian masing-masing 22.907.080, 18.053.984, dan 20.714.590 unit kendaraan.³⁹ Dapat dibayangkan dengan adanya

³⁷ Hasil wawancara dengan Badan Kebijakan Fiskal (BKF) yang dilaksanakan pada 10 September 2024.

³⁸ CNN Indonesia. (2024). Daftar Wilayah Terapkan Bebas Denda Pajak Kendaraan Hingga Akhir 2024. Available from: <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20240612173555-579-1109120/daftar-wilayah-terapkan-bebas-denda-pajak-kendaraan-hingga-akhir-2024>. (Diakses 8 Oktober 2024).

³⁹ Badan Pusat Statistika (BPS). (2024). Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit) 2023. Available from: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/Vj3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah->

penggantian BBNKB ini semakin banyaknya pengguna kendaraan konvensional yang bertentangan dengan kebijakan pemerintah untuk menuntun masyarakat beralih ke kendaraan Listrik. Oleh karena itu perlu adanya kebijakan yang konsisten dalam rangka penurunan emisi karbon di Indonesia mulai dari tahapan regulasi hingga penerapan dilapangan.

3.1.2. Pengaruh Insentif Pajak Kendaraan Listrik Terhadap Kemandirian Fiskal Daerah

Sejak reformasi tahun 1998 Indonesia mengenal adanya desentralisasi, yaitu memberikan kewenangan yang besar kepada daerah untuk mengatur sendiri kebutuhannya. Desentralisasi menjadi salah satu tonggak untuk mewujudkan tujuan bernegara yakni menyediakan pelayanan publik yang baik terhadap masyarakat sehingga dapat mewujudkan proses pengambilan keputusan publik yang demokratis.⁴⁰ Desentralisasi juga termasuk pada kewenangan daerah untuk mengatur keuangan atau yang disebut dengan desentralisasi fiskal. Lahirnya Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah, yang direvisi dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 yang terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah merupakan landasan yuridis yang menjadi semangat desentralisasi fiskal di Indonesia. Pada dasarnya desentralisasi fiskal merupakan pelimpahan kewenangan keuangan kepada daerah. Konsep ini menjadi pilar penting dalam sistem pemerintahan Indonesia, terutama setelah era reformasi. Desentralisasi fiskal tidak hanya mencakup transfer dana dari pemerintah pusat ke daerah, tetapi juga memberikan otoritas kepada pemerintah daerah untuk mengelola sumber daya keuangan mereka secara lebih mandiri.⁴¹ Desentralisasi fiskal merupakan jawaban atas aspirasi daerah di Indonesia yang bertujuan untuk mencapai kemandirian daerah dalam mengelola sendiri keuangannya. Implementasi kebijakan ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi alokasi sumber daya, mempercepat pembangunan daerah, dan mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah.

Dengan adanya desentralisasi fiskal, pemerintah daerah memiliki fleksibilitas lebih besar dalam merencanakan dan melaksanakan program-program pembangunan yang sesuai dengan kebutuhan dan potensi daerah masing-masing. Namun, pelaksanaan desentralisasi fiskal juga menghadapi berbagai tantangan, seperti perbedaan kapasitas fiskal antar daerah, risiko korupsi di tingkat lokal, dan kebutuhan akan peningkatan kapasitas sumber daya manusia dalam pengelolaan keuangan daerah.⁴² Oleh karena itu, diperlukan pengawasan dan evaluasi yang berkelanjutan untuk memastikan bahwa

[kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan--unit---2023.html](https://doi.org/10.31092/jmkp.v7i1.2118). (Diakses 09 November 2024).

⁴⁰ Christia, A.M. & Ispriyarso, B. (2019). Desentralisasi Fiskal dan Otonomi Daerah di Indonesia. *Law Reform*. (15) 1., h. 151. DOI: <https://doi.org/10.14710/lr.v15i1.23360>.

⁴¹ Azwar A. (2023). Analisis Kemandirian Keuangan Daerah dan Potensi Pertumbuhan Kabupaten/Kota di Sulawesi Selatan Tahun 2017-2021. *Jurnal Manajemen Keuangan Publik*. (7) 1., h. 4-5. DOI: <https://doi.org/10.31092/jmkp.v7i1.2118>.

⁴² Edward. (2016). Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dengan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Widyapraja*. (XLII) 1., h. 8-9. DOI: <https://doi.org/10.33701/jipwp.v42i1.137>.

tujuan desentralisasi fiskal dapat tercapai secara optimal, sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia. Bentuk desentralisasi fiskal di Indonesia salah satunya diwujudkan melalui adanya kewenangan daerah untuk memungut pajak sebagai sumber pendapatan, atau yang dikenal dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD). PAD ini mencakup berbagai jenis penerimaan seperti pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain PAD yang sah. Pemberian kewenangan ini dimaksudkan untuk meningkatkan kemandirian finansial daerah dan mengurangi ketergantungan terhadap transfer dana dari pemerintah pusat.

Menurut ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah beberapa jenis pajak yang dapat di pungut oleh pemerintah daerah baik itu pemerintah provinsi maupun daerah kabupaten/kota yang terdiri dari:

- a. PKB,
- b. BBNKB,
- c. PAB,
- d. PBBKB,
- e. PAP,
- f. Pajak Rokok,
- g. Opsen Pajak MBLB,
- h. PBB-P2,
- i. BPHTB,
- j. PBJT,
- k. Pajak Reklame,
- l. PAT,
- m. Pajak MBLB,
- n. Pajak Sarang Burung Walet,
- o. Opsen PKB,
- p. Opsen BBNKB.⁴³

Daerah diminta untuk memaksimalkan pendapatannya dari pajak-pajak tersebut guna peningkatan PAD tiap-tiap daerah guna mewujudkan kemandirian fiskal.

Pemerintah Indonesia saat ini sedang gencar melakukan upaya pengurangan emisi karbon, dengan salah satu fokus utamanya pada sektor transportasi. Meskipun data menunjukkan bahwa sektor transportasi menyumbang 27% emisi karbon, lebih rendah dibandingkan sektor industri yang menyumbang 37%, pemerintah tetap memprioritaskan kebijakan yang menysasar sektor transportasi. Salah satu kebijakan utama adalah mendorong adaptasi penggunaan kendaraan ramah lingkungan, yang kini menjadi agenda serius pemerintah.

Pemerintah Indonesia telah meluncurkan beberapa paket kebijakan komprehensif untuk mendorong adopsi kendaraan listrik sebagai bagian dari upaya pengurangan emisi karbon di sektor transportasi. Kebijakan-kebijakan ini dirancang untuk mengatasi berbagai hambatan yang mungkin dihadapi konsumen dan produsen dalam transisi

⁴³ Lihat Pasal 4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

menuju mobilitas ramah lingkungan. Kebijakan subsidi pembelian kendaraan listrik dimana pemerintah menyediakan subsidi langsung untuk pembelian kendaraan listrik, baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat. Adapun pada tahun 2024 pemerintah memberikan subsidi sebesar 7 Juta per-unit kendaraan, diharapkan semakin banyak pengguna baru kendaraan Listrik di Indonesia.⁴⁴ Subsidi ini bertujuan untuk mengurangi selisih harga antara kendaraan listrik dengan kendaraan konvensional berbahan bakar fosil, sehingga membuat kendaraan listrik lebih terjangkau bagi masyarakat luas.

Selain itu juga di berikan insentif pajak yang terdiri dari:

- a. Pengurangan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk kendaraan listrik,
- b. Penurunan atau pembebasan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) untuk kendaraan listrik di beberapa daerah,
- c. Insentif pajak bagi perusahaan yang berinvestasi dalam produksi kendaraan listrik atau komponennya di Indonesia. Perihal Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) pemerintah mengeluarkan aturan pembebasan pajak bagi kendaraan Listrik, sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 10 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024.⁴⁵

Sekali lagi tujuan adanya kemudahan-kemudahan ini adalah agar masyarakat Indonesia beralih menggunakan kendaraan berbasis baterai yang dinilai lebih ramah lingkungan.

Adanya pemberian insentif pajak bagi kendaraan listrik ini tentu akan berdampak pada Pendapatan Asli Daerah (PAD), khususnya dalam jangka pendek. Dampak ini dapat dirasakan secara berbeda di berbagai daerah, tergantung pada karakteristik ekonomi dan demografi masing-masing wilayah. Pengurangan atau pembebasan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) untuk kendaraan listrik akan secara langsung mengurangi penerimaan pajak daerah. Ini dapat menyebabkan penurunan yang signifikan pada PAD, terutama di daerah-daerah yang memiliki tingkat kepemilikan kendaraan tinggi.

Yogyakarta merupakan salah satu daerah yang masih mengandalkan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) sebagai sumber utama Pendapatan Asli Daerah (PAD). PAD Provinsi D.I. Yogyakarta bersumber dari berbagai jenis pajak, termasuk PKB, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Air Bawah Tanah (PAB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), Pajak Air Permukaan (PAP), Pajak Rokok, dan Opsen Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan (MBLB). Pada tahun 2024, Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Yogyakarta mencapai 5,94 triliun rupiah. Rinciannya adalah sebagai berikut: PAD: 2,35 triliun rupiah, Pendapatan Transfer: 3,54 triliun rupiah, Pendapatan lain-lain yang sah: 7,85 miliar rupiah.

⁴⁴ CNBC Indonesia. (2024). Subsidi 7 Juta Kendaraan Listrik 2024. Available from: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20240904152047-19-569101/subsidi-rp-7-juta-berakhir-di-2024-motor-listrik-bakal-tak-laku>. (Diakses 9 Oktober 2024).

⁴⁵ Lihat Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024.

PKB menjadi penyumbang terbesar dalam PAD Yogyakarta, mencapai sekitar 585 miliar rupiah dari total 2,35 triliun rupiah. Angka ini menunjukkan bahwa PKB menyumbang hampir 25% dari total PAD, menegaskan peran pentingnya dalam struktur pendapatan daerah Yogyakarta.⁴⁶ Selain itu Yogyakarta juga salah satu daerah yang membebaskan PKB bagi kendaraan listrik, hal ini tertuang pada Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 50 Tahun 2023 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama, Kendaraan Bermotor dan Pajak Alat Berat. Dapat dibayangkan dengan adanya peralihan masyarakat ke kendaraan listrik berpotensi berdampak signifikan terhadap kemampuan daerah dalam mengelola keuangan secara mandiri. Penurunan pendapatan dari Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dapat mengakibatkan meningkatnya ketergantungan pemerintah daerah pada dana transfer dari pusat. Hal ini menimbulkan tantangan baru dalam upaya mewujudkan otonomi daerah yang efektif, terutama dari segi kemandirian fiskal.

Ketergantungan keuangan daerah terhadap pusat berdampak negatif bagi negara. Tantangan yang muncul adalah meningkatnya beban pemerintah pusat, meskipun telah terjadi desentralisasi kewenangan ke tingkat daerah. Situasi ini bertentangan dengan prinsip dasar otonomi daerah. Untuk mengatasi hal ini, perlu ada upaya mengembalikan otonomi daerah pada tujuan awalnya, yaitu mewujudkan kemandirian daerah secara nyata. Jika kemandirian semakin jauh dari tujuan yang hendak dicapai maka akibatnya sangat jelas. Belanja yang ditopang oleh sumber dari transfer pusat semakin meningkat pesat.⁴⁷ Data menunjukkan saat ini kemandirian fiskal daerah masih jauh dibawah target. Efektivitas pemanfaatan Transfer ke Daerah dan Dana Desa (TKDD) masih menjadi persoalan serius. Data tahun 2021 menunjukkan tingkat ketergantungan daerah, baik di tingkat provinsi maupun kabupaten, terhadap TKDD mencapai rata-rata 80, 1%. Angka ini mengindikasikan bahwa mayoritas pendanaan daerah masih sangat bergantung pada alokasi dari pemerintah pusat.⁴⁸ Lebih lanjut, peningkatan nominal TKDD belum berbanding lurus dengan perbaikan kualitas hasil pembangunan di daerah. Hal ini tercermin dari masih adanya kesenjangan kesejahteraan yang signifikan antar daerah, sehingga menunjukkan bahwa distribusi dana belum sepenuhnya efektif dalam mengatasi ketimpangan regional. Oleh karena itu pemberian insentif pajak bagi kendaraan listrik perlu menjadi pertimbangan pemerintah, hal ini tentu semata-mata untuk menyeimbangkan antara program penurunan emisi karbon dengan kemandirian fiskal tiap daerah dalam mengelola keuangannya.

⁴⁶ Hasil wawancara bersama Bapak Yudi Christian dari Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah D.I. Yogyakarta yang dilaksanakan pada 3 September 2024.

⁴⁷ Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal. (2013). Kajian Risiko Fiskal Daerah Kementerian Keuangan. Available from: <https://fiskal.kemenkeu.go.id/kajian/2013/10/17/084903966343705-kajian-risiko-fiskal-daerah>. (Diakses 9 Oktober 2024).

⁴⁸ Gultom, P. (2023). Pajak Daerah dan Kemandirian Fiskal Daerah. Available from: <https://rechtsvinding.bphn.go.id/media.php?page=artikel&berita=808%202023>. (Diakses 9 Oktober 2024).

3.1.3. Kontradiksi Penurunan Emisi Karbon dengan Sumber Energi yang Masih “Kotor”

Sumber energi menjadi isu krusial dalam upaya penurunan emisi karbon di Indonesia. Kebijakan pemerintah untuk menghadirkan kendaraan listrik sebagai solusi permasalahan emisi harus sejalan dengan pengembangan sumber energi yang ramah lingkungan. Tanpa keselarasan ini, dampak positif kendaraan listrik terhadap pengurangan emisi karbon tidak akan maksimal. Pemerintah perlu memastikan bahwa listrik yang digunakan untuk menggerakkan kendaraan-kendaraan tersebut berasal dari sumber-sumber energi terbarukan seperti tenaga surya, angin, atau air. Selain itu, infrastruktur pendukung seperti stasiun pengisian daya juga harus dibangun dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan lingkungan. Dengan pendekatan holistik ini, Indonesia dapat mencapai tujuan penurunan emisi karbon secara lebih efektif dan berkelanjutan. Dalam memenuhi kebutuhan energi listrik, Indonesia masih sangat bergantung pada Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) yang menggunakan batu bara sebagai sumber energi utama. PLTU mendominasi lebih dari 60% produksi listrik nasional, mencerminkan ketergantungan yang signifikan terhadap bahan bakar fosil ini. Sayangnya, PLTU merupakan salah satu penyumbang terbesar Efek Gas Rumah Kaca (EGRK), terutama dalam menghasilkan emisi karbon dioksida (CO₂) yang substansial.⁴⁹ Proses pembakaran batu bara di PLTU tidak hanya menghasilkan CO₂ dalam jumlah besar, tetapi juga melepaskan polutan lain seperti sulfur dioksida, nitrogen oksida, dan partikel halus ke atmosfer. Emisi-emisi ini berkontribusi signifikan terhadap perubahan iklim global, pencemaran udara lokal, dan berbagai masalah kesehatan masyarakat.

Sektor energi mencatat kontribusi signifikan terhadap emisi Gas Rumah Kaca (GRK) pada tahun 2019: dalam rinciannya, industri penghasil energi menduduki posisi teratas sebagai kontributor utama, menyumbang hampir separuh (43, 83%) dari total emisi. Sementara itu, sektor transportasi menempati urutan kedua dengan porsi sekitar seperempat (24, 64%) dari keseluruhan emisi. Tidak jauh berbeda, gabungan industri manufaktur dan sektor konstruksi menyumbang lebih dari seperlima (21, 46%) dari total emisi GRK yang dihasilkan oleh sektor energi.⁵⁰

⁴⁹Budi, R.F.S. & Suparman, S. (2013). Perhitungan Faktor Emisi CO₂ PLTU Batubara dan PLTN. *Jurnal Pengembangan Energi Nuklir*. (15) 1., h. 5. DOI: <https://doi.org/10.17146/jpen.2013.15.1.1612>.

⁵⁰Hasnanto, H. & Setiawan, H. (2024). Analisis Perhitungan Emisi Karbon Dalam Perdagangan Listrik di PLTU 2X300 MW. *Jurnal Ilmiah Sutet*. (14) 1., h. 67.

Jenis Pembangkit Listrik	Kapasitas Terpasang PLN menurut Jenis Pembangkit Listrik (MW)		
	2020	2021	2022
Tenaga Air	5.513	5.964	6.012
Tenaga Uap	32.920	37.192	37.203
Tenaga Gas	5.174	5.083	4.880
Tenaga Gas Uap	11.993	13.943	14.300
Tenaga Panas Bumi	1.979	2.911	2.911
Tenaga Diesel	5.388	4.201	4.233
Tenaga Mesin Gas	1.749	2.746	2.876
Tenaga Mikro Hidro	204	501	560
Tenaga Surya	18	86	102
Tenaga Lainnya	296	266	266
Total Kapasitas Terpasang	65.236	72.894	73.344

Sumber: data dari Badan Pusat Statistika pada Januari 2024.⁵¹

Data terkini menunjukkan bahwa sistem kelistrikan Indonesia masih sangat bergantung pada pembangkit listrik tenaga uap (PLTU) yang menggunakan batu bara sebagai bahan bakar utama. Dominasi PLTU ini mencerminkan ketergantungan yang kuat terhadap sumber energi fosil yang tidak terbarukan dan berpotensi merusak lingkungan. Situasi ini semakin diperumit dengan adanya program ambisius pemerintah untuk mempromosikan penggunaan kendaraan listrik secara massal.

Meskipun kendaraan listrik dipandang sebagai solusi untuk mengurangi emisi karbon di sektor transportasi, implementasinya tanpa perubahan signifikan dalam sumber energi listrik justru dapat menimbulkan paradoks. Peningkatan jumlah kendaraan listrik akan secara langsung meningkatkan permintaan terhadap energi listrik. Jika sumber energi listrik tetap didominasi oleh PLTU berbahan bakar batu bara, maka ketergantungan terhadap batu bara akan semakin besar.⁵² Hal ini berpotensi mengakibatkan peningkatan, bukannya penurunan emisi karbon secara keseluruhan.

Tantangan ini menyoroti kebutuhan mendesak akan transformasi menyeluruh dalam sektor energi Indonesia. Diperlukan investasi besar-besaran dalam pengembangan dan implementasi sumber energi terbarukan seperti tenaga surya, angin, dan panas bumi. Selain itu, peningkatan efisiensi energi di semua sektor, termasuk industri dan rumah tangga, juga menjadi krusial. Tanpa perubahan fundamental ini, program kendaraan listrik berisiko hanya memindahkan sumber emisi dari knalpot kendaraan ke cerobong

⁵¹ Data Badan Pusat Statistika. (2024). Kapasitas Terpasang PLN Menurut Jenis Pembangkit Listrik 2020-2022. Available from: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MzIxIzI=/kapasitas-terpasang-pln-menurut-jenis-pembangkit-listrik.html>. (Diakses 10 Oktober 2024).

⁵² Alnavis, et al. (2024). Energi Listrik Berkelanjutan: Potensi dan Tantangan Penyediaan Energi Listrik di Indonesia. *Journal of Innovation Materials, Energy, and Sustainable Engineering*. (1)2., h. 123. DOI: <https://doi.org/10.61511/jimese.v1i2.2024.544>.

asap pembangkit listrik, tanpa mencapai tujuan utama pengurangan emisi karbon secara signifikan. Kebijakan peningkatan jumlah kendaraan listrik di Indonesia tidak hanya berdimensi lingkungan, tetapi juga memiliki aspek ekonomi dan politik yang kompleks. Beberapa pihak mengkritisi bahwa implementasi kebijakan ini berpotensi menguntungkan sekelompok elite tertentu yang memiliki kepentingan dalam industri kendaraan listrik dan sektor energi.

Kekhawatiran ini mencakup beberapa aspek seperti industri kendaraan listrik. Ada dugaan bahwa beberapa perusahaan penyedia kendaraan listrik yang mendapat keuntungan dari kebijakan ini memiliki koneksi dekat dengan lingkaran pengambil kebijakan. Beberapa Perusahaan yang meraup keuntungan dari adanya program ini adalah PT TBS Energi Utama Tbk (TOBA) dengan PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) Electrum, yang dimiliki oleh keluarga Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan dan Menteri Pendidikan Nadiem Makarim.⁵³ Tidak hanya itu, PT VKTR Teknologi Mobilitas yang merupakan anak perusahaan dari PT Bakrie & Brothers (BNBR) yang telah berganti nama menjadi PT Bakrie Steel Industries yang dipimpin oleh Aburizal Bakrie dan Anindya Novyan Bakrie yang menjabat sebagai Ketua Umum Kadin Indonesia. Pada awalnya, PT BNBR berkaitan dengan PT Bumi Resources (BUMI) sebagai salah satu perusahaan batu bara terbesar di Indonesia. Terdahulu jabatan komisaris dan direksi dari PT BUMI dipimpin oleh Nirwan Bakrie, Adhika Andrayudha Bakrie, dan Adika Nuraga Bakrie. Indikasi kepentingan politik terlihat dari adanya upaya PT VKTR Teknologi Mobilitas yang berusaha mengakuisisi perusahaan tambang nikel yang menjadi salah satu sumber baterai kendaraan listrik di Sulawesi.⁵⁴

Selain itu sektor pembangkit Listrik dan batu bara juga dinilai menguntungkan beberapa kelompok, maksudnya pengusaha PLTU yang dikenal memiliki hubungan baik dengan pemerintah mungkin mendapatkan manfaat dari peningkatan permintaan listrik, terutama jika transisi ke energi terbarukan berjalan lambat. Pada industri batu bara dan PLTU misalnya, menurut laporan *Indonesia Corruption Watch (ICW)* terdapat 10 perusahaan besar dikuasai oleh elite-elite yang menduduki atau terkoneksi dengan jabatan-jabatan di pemerintahan. Nama-nama tersebut seperti Sandiaga Uno yang merupakan salah satu Menteri di pemerintahan saat ini yang merupakan pemilik saham PT. Adaro Energy yang mengoperasikan PLTU Tanjung Kalimantan Selatan, Garibaldi atau Boy Thohir yang mengoperasikan PLTU Tanjung Kalimantan Selatan, dan nama-nama lain seperti Luhut Binsar Pandjaitan sebagai pemegang saham mayoritas PT Toba Sejahtera yang ikut mengoperasikan PLTU Sulbagut 1 dan PLTU Sulut 3.⁵⁵ Muatan-

⁵³ Puspadini, M. (2023). GOTO-TOBA 'Setor' 14 T, Electrum Balik Modal 5 Tahun Lagi. Available from: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20230626070754-17-449125/goto-toba-setor-rp14-t-electrum-balik-modal-5-tahun-lagi>. (Diakses 10 Oktober 2024).

⁵⁴ Prabowo, H. (2023). *Greenwashing: Debu Batu Bara di Balik Kampanye Kendaraan Listrik*. Available from: <https://tirto.id/greenwashing-debu-batu-bara-di-balik-kampanye-kendaraan-listrik-gEmQ>. (Diakses 3 Oktober 2024).

⁵⁵ Indonesia Corruption Watch. (2020). Siapa di Balik Proyek Pembangkit Listrik? Available from: <https://antikorupsi.org/id/article/siapa-di-balik-proyek-pembangkit-listrik>. (Diakses 10 Oktober 2024).

muatan ekonomi dan politik yang melekat pada kebijakan pendorongan penggunaan kendaraan listrik di Indonesia telah memicu perdebatan tentang motivasi sebenarnya di balik inisiatif ini. Banyak pengamat menilai bahwa kebijakan tersebut tidak murni bertujuan untuk menjawab tantangan penurunan emisi karbon, melainkan memiliki dimensi yang lebih kompleks.

Saat ini pemerintah mendukung adanya transisi energi menuju Energi Baru Terbarukan (EBT). Jika berdasarkan pada Semester I (Januari hingga Juni) tahun 2024, penambahan kapasitas terpasang Pembangkit Listrik Tenaga (PLT) Energi Baru dan Terbarukan (EBT) telah mencapai 217,73 Mega Watt (MW) atau sekitar 66,6% dari target tahunan sebesar 326,91 MW.⁵⁶ Akan tetapi masih sangat kurang dari kebutuhan energi Listrik masyarakat Indonesia yang rata-rata konsumsi listriknya adalah 1.285kWh/kapita. Perlu adanya penyeimbangan antara kebijakan kendaraan Listrik dengan sumber energi terbarukan yang ramah lingkungan agar sesuai dengan tujuan penurunan emisi karbon. Meskipun kebijakan ini memiliki tujuan positif untuk mengurangi emisi karbon, penting untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas dalam implementasinya. Pengawasan publik dan analisis independen diperlukan untuk memastikan bahwa kebijakan ini benar-benar mengutamakan kepentingan masyarakat luas dan lingkungan, bukan sekadar menguntungkan segelintir pihak. Selain itu, pemerintah perlu memprioritaskan pengembangan energi terbarukan secara paralel dengan program kendaraan listrik. Hal ini akan memastikan bahwa manfaat lingkungan dari kendaraan listrik dapat direalisasikan sepenuhnya, sambil mengurangi ketergantungan pada PLTU berbahan bakar fosil.

3.2. Hegemoni Kepentingan Dibalik Kebijakan Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia

Critical Legal Studies (selanjutnya disebut CLS) merupakan gerakan yang lahir pada tahun 1970-an di Amerika Serikat yang melakukan pendekatan berbeda untuk memahami hukum sehingga dapat dikatakan aliran CLS merupakan kelanjutan dari realisme hukum Amerika. Hadirnya gerakan CLS ditandai dengan adanya pertemuan di Madison, Wisconsin, Amerika Serikat pada tahun 1977 yang dikenal dengan *Conference on Critical Legal Studies*. Pelopor dari lahirnya pandangan CLS diprakarsai oleh Roberto Unger, Duncan Kennedy, Karl Klare, Peter Gabel, Mark Tushnet, Kelman, David Trubeck, dan Horowitz.⁵⁷ CLS merupakan sebuah aliran pemikiran baru yang

⁵⁶ Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2024). Siaran Pers Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral 2024 Semester I 2024, Kapasitas Terpasang EBT Bertambah 217,7 MW. Available from: <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/semester-i-2024-kapasitas-terpasang-ebt-bertambah-2177-mw>. (Diakses 12 Oktober 2024).

⁵⁷ Safa'at, M.A. & Istiqomah, M. (2022). Critical Legal Studies (CLS): An Alternative for Critical Legal Thinking in Indonesia. *PETITA: Jurnal Kajian Ilmu Hukum dan Syariah*. (7) 1., h. 11-12. DOI: <https://doi.org/10.22373/petita.v7i1.122>.

menjadi respon dari formalisme hukum,⁵⁸ karena pada hakikatnya, kehadiran hukum tidak mampu memberikan keadilan bagi masyarakat, sehingga lahir sebuah gagasan gerakan pemikiran baru untuk melawan kondisi tersebut.

Gerakan CLS selalu menentang paham liberalisme yang berakar kuat dalam studi hukum atau *jurisprudence* di Amerika Serikat yang selalu meragukan konsep negara hukum (*rule of law*). Penganut mazhab CLS selalu menyakini bahwa konsep *rule of law* hanya sebuah fiksi belaka dan tidak pernah menjadi nyata, sebab hukum dipandang tidak akan pernah netral dan tidak pernah lepas dari kepentingan politik dan hukum modern yang liberal.⁵⁹ Asumsi bahwa hukum gagal dalam merespon kondisi sekitar menjadi latar belakang lahirnya CLS. Terlebih, kesenjangan antara hukum dalam teori (*law in books*) dan hukum dalam kenyataan (*law in action*) dianggap gagal dalam mengentaskan permasalahan dalam realitas sosial.⁶⁰ Dengan demikian, aliran CLS menolak adanya teori murni (*pure theory*) tetapi aliran ini menitikberatkan pada teori yang memiliki pengaruh terhadap transformasi sosial yang praktis.⁶¹ Dengan kata lain, bahwa hukum selalu diintervensi oleh kepentingan-kepentingan di luar hukum, sehingga mustahil jika hukum bersifat netral. Artinya, hukum tidak dapat dipisahkan dari muatan politik, ekonomi, sosial, dan lainnya, karena hukum tidak terbentuk dalam suatu ruang hampa yang bebas nilai.

Analisis mendalam terhadap kebijakan pemberian insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia mengungkapkan tujuan yang lebih kompleks dari sekadar upaya penurunan emisi karbon. Bukti-bukti yang telah dipaparkan sebelumnya menunjukkan adanya tujuan-tujuan tersembunyi, terutama dalam ranah politik dan ekonomi. Kebijakan ini tidak hanya bertujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan, tetapi mencakup kepentingan ekonomi tertentu dan agenda politik pemerintah. Implikasi dari kebijakan ini seharusnya jauh lebih luas, yaitu mencerminkan upaya pemerintah untuk memposisikan Indonesia dalam penurunan emisi global, menarik investasi asing dalam rangka menciptakan lapangan kerja, dan membangun citra sebagai negara yang peduli pada lingkungan. Sayangnya, tujuan-tujuan mulia kebijakan ini ternodai oleh kepentingan tertentu, yang pada akhirnya dapat merusak esensi dan efektivitas dari tujuan-tujuan awal yang telah ditetapkan.

Sinergitas antar pemangku kepentingan dalam mendukung upaya penurunan emisi karbon merupakan langkah yang patut diapresiasi. Namun, permasalahan muncul ketika kebijakan yang seharusnya bertujuan mulia ini disalahgunakan oleh segelintir elite yang memiliki akses istimewa ke lingkaran kekuasaan. Fenomena ini menciptakan distorsi dalam implementasi kebijakan, dimana kepentingan publik dan tujuan

⁵⁸ Hayat, R.S. (2021). Konsep Dasar *Critical Legal Studies*: Kritik Atas Formalisme Hukum. *Hermeneutika: Jurnal Ilmu Hukum Sekolah Pascasarjana*. (5) 2., h. 237. DOI: <https://dx.doi.org/10.33603/hermeneutika.v5i2.5691>.

⁵⁹ Atmadja, I. D. G. (2013). *Filsafat Hukum: Dimensi Tematis dan Historis*. Malang: Setara Press, h. 184.

⁶⁰ Mochtar, Z.A. & Hiariej, E.O.S. *op.cit.*, h. 267.

⁶¹ Tahir, M. (2014). Studi Hukum Kritis dalam Kajian Hukum Islam. *Jurnal Hukum Islam*. (13) 2., h. 203.

lingkungan yang luhur terancam terabaikan menjadikan sekadar instrumen bagi sekelompok individu untuk meraup keuntungan pribadi. Praktik semacam ini tidak hanya menciderai prinsip tata kelola yang baik, tetapi juga berpotensi mengurangi efektivitas kebijakan dalam mencapai tujuan utamanya.

Analisis empiris terhadap kebijakan insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia memberikan fakta terhadap kajian yang dikemukakan oleh aliran CLS. Paradigma CLS menegaskan bahwa produk hukum dan kebijakan publik tidak dapat diasumsikan sebagai entitas yang sepenuhnya netral dan objektif. Sebaliknya, penelitian ini mengungkapkan adanya maksud kepentingan tertentu dalam proses pembentukan kebijakan.⁶² Temuan-temuan ini menegaskan anggapan bahwa instrumen hukum dan kebijakan publik seringkali menjadi wadah bagi manifestasi agenda-agenda tersembunyi, baik yang bersumber dari legislator maupun dari kelompok-kelompok kepentingan yang beroperasi di luar struktur formal kekuasaan. Fenomena ini mencerminkan kompleksitas interaksi antara hukum, politik, dan ekonomi dalam konteks negara modern.

Aliran CLS memiliki tujuan yang positif dan konstruktif bagi perkembangan sistem hukum di Indonesia. Pendekatan kritis yang ditawarkan oleh CLS dapat mendorong evaluasi mendalam terhadap struktur hukum yang ada, sehingga memungkinkan terjadinya pembaruan yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat.⁶³ Indonesia, sebagai negara yang menganut sistem demokrasi, menjunjung tinggi prinsip kedaulatan rakyat. Dalam konteks ini, partisipasi aktif warga negara dalam mengawasi dan mengkritisi kebijakan-kebijakan pemerintah yang dianggap menyimpang dari aspirasi rakyat menjadi sangat penting. Kritik yang konstruktif dapat menjadi katalisator perubahan dan perbaikan dalam tata kelola pemerintahan. Sejalan dengan semangat tersebut, lembaga-lembaga swadaya masyarakat (LSM) di Indonesia sering kali mengadopsi metode dan pendekatan CLS dalam upaya mereka mengadvokasi berbagai kebijakan publik. Strategi ini tidak hanya bertujuan untuk mengkritisi, tetapi juga untuk memberikan alternatif solusi yang lebih baik.⁶⁴

4. Kesimpulan

Kebijakan insentif pajak untuk kendaraan listrik di Indonesia memiliki dampak ganda yang perlu diperhatikan. Di satu sisi, kebijakan ini bertujuan untuk mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan dan mengurangi emisi karbon. Namun, di sisi lain, implementasinya berpotensi menimbulkan masalah baru, terutama terkait kemandirian fiskal daerah. Pembebasan atau pengurangan Pajak Kendaraan Bermotor

⁶² Gojali, D. (2022). Filsafat Hukum: Aktualisasi Critical Legal Studies di Indonesia. *Al-Manhaj: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam*. (4) 2., h. 737. DOI: <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i2.3508>.

⁶³ Sulistianto, S.A. (2024). Transformasi Paradigma Hukum di Indonesia: Analisis Aktualisasi Critical Legal Studies. *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains dan Sosial Humaniora*.(1) 2., h. 8.

⁶⁴ Simarmata, R. (2003). Pendidikan Hukum Kritis: Asal-usul, Faham, Prinsip Baru dan Metode-Sebuah Penjelasan Awal. *Jurnal Hukum Jentera*, Edisi Khusus, h. 1-2.

(PKB) untuk kendaraan listrik dapat mengakibatkan penurunan signifikan pada Pendapatan Asli Daerah (PAD), khususnya di daerah-daerah yang masih sangat bergantung pada PKB sebagai sumber utama pendapatan.

Selain itu terdapat kontradiksi antara upaya penurunan emisi karbon melalui promosi kendaraan listrik dengan kondisi sumber energi listrik di Indonesia yang masih didominasi oleh pembangkit listrik berbahan bakar fosil. Saat ini, lebih dari 60% produksi listrik nasional masih bergantung pada Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) berbahan bakar batu bara, yang merupakan salah satu penyumbang terbesar emisi Gas Rumah Kaca (GRK). Peningkatan jumlah kendaraan listrik tanpa diimbangi dengan transformasi sumber energi listrik ke arah yang lebih ramah lingkungan berpotensi hanya memindahkan sumber emisi dari sektor transportasi ke sektor pembangkit listrik. Pemerintah perlu memprioritaskan pengembangan sumber energi terbarukan secara paralel dengan program kendaraan listrik. Kebijakan promosi kendaraan listrik di Indonesia tidak hanya memiliki dimensi lingkungan, tetapi juga melibatkan aspek ekonomi dan politik yang kompleks.

Terdapat kekhawatiran bahwa implementasi kebijakan ini berpotensi menguntungkan sekelompok elite tertentu yang memiliki kepentingan dalam industri kendaraan listrik dan sektor energi. Beberapa perusahaan penyedia kendaraan listrik dan pengusaha PLTU yang diuntungkan oleh kebijakan ini diduga memiliki koneksi dekat dengan lingkaran pengambil kebijakan. Situasi ini menimbulkan pertanyaan tentang motivasi sebenarnya di balik kebijakan tersebut, apakah murni untuk mengatasi tantangan lingkungan atau ada kepentingan ekonomi dan politik tertentu.

Daftar Pustaka

Buku:

- Atmadja, I. D. G. (2013). *Filsafat Hukum: Dimensi Tematis dan Historis*. Malang: Setara Press.
- Badan Kebijakan Fiskal. (2019). *Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim: Suatu Pengantar*. Bogor: Penerbit IPB Press
- Kepala Bidang Kajian Strategis. (2019). *Inventarisasi Emisi GRK Sektor Energi*. Jakarta Pusat: Pusat Data dan Teknologi Informasi Energi dan Sumber Daya Mineral Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral.
- Mochtar, Z.A. & Hiariej, E.O.S. (2023). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum Memahami Kaidah, Teori, Asas, dan Filsafat Hukum*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press.
- Pusat Data dan Teknologi Informasi Energi dan Sumber Daya Mineral Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. (2017). *Kajian Penggunaan Faktor Emisi Lokal (Tier 2) dalam Inventarisasi GRK Sektor Energi*. Jakarta Pusat: Pusat Data dan Teknologi Informasi ESDM Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral.

Jurnal:

- Alnavis, et al. (2024). Energi Listrik Berkelanjutan: Potensi dan Tantangan Penyediaan Energi Listrik di Indonesia. *Journal of Innovation Materials, Energy, and Sustainable Engineering*. (1)2, 119-139. doi: <https://doi.org/10.61511/jimese.v1i2.2024.544>.

- Azwar A. (2023). Analisis Kemandirian Keuangan Daerah dan Potensi Pertumbuhan Kabupaten/Kota di Sulawesi Selatan Tahun 2017-2021. *Jurnal Manajemen Keuangan Publik*. (7) 1, 1-25. doi: <https://doi.org/10.31092/jmkp.v7i1.2118>.
- Budi, R.F.S. & Suparman, S. (2013). Perhitungan Faktor Emisi CO2 PLTU Batubara dan PLTN. *Jurnal Pengembangan Energi Nuklir*. (15) 1, 1-8. doi: <https://doi.org/10.17146/jpen.2013.15.1.1612>.
- Christia, A.M. & Ispriyarso, B. (2019). Desentralisasi Fiskal dan Otonomi Daerah di Indonesia. *Law Reform*. (15) 1, 149-163. doi: <https://doi.org/10.14710/lr.v15i1.23360>.
- Csamangó, E.F. (2020). The Legal Environment of Electromobility in Hungary. *Journal of Agricultural and Environmental Law*. (15) 28, 181-190. doi: <https://doi.org/10.21029/JAEL.2020.28.181>.
- Dairani. & Ibad, S. (2022). Konsep Aliran Hukum Kritis Kaitannya Dengan Omnibus Law UU Cipta Kerja: Kajian Filsafat Hukum. *Hukmy: Jurnal Hukum*, 2 (1), h. 42- 53. DOI: <https://doi.org/10.35316/hukmy.2022.v2i1.42-53>.
- Edward. (2016). Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dengan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Keuangan Daerah. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Widyapraja*. (XLII) 1, 1-10. doi: <https://doi.org/10.33701/jipwp.v42i1.137>.
- Firdiansyah, A. & Gultom, Y. A. (2023). Analisis Dampak Insentif Fiskal Perpajakan Mobil Listrik Berbasis Baterai di Indonesia. *Jurnal Pajak Indonesia*. (7) 2, 86-96. doi: <https://doi.org/10.31092/jpi.v7i2.2503>.
- Fitri, O. P. & Samputra, P. L. (2024). Analisis Naratif Kebijakan Insentif Kendaraan Bermotor Listrik Dalam Mengurangi Emisi Karbon. *Syntax Literate. Jurnal Ilmiah Indonesia*. (9) 4, 2492-2506. doi: <http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v9i4>.
- Gojali, D. (2022). Filsafat Hukum: Aktualisasi Critical Legal Studies di Indonesia. *Al-Manhaj: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam*. (4) 2, 735-740. doi: <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i2.3508>.
- Hasnanto, H. & Setiawan, H. (2024). Analisis Perhitungan Emisi Karbon Dalam Perdagangan Listrik di PLTU 2X300 MW. *Jurnal Ilmiah Sutet*. (14) 1, 65-75.
- Hayat, R.S. (2021). Konsep Dasar *Critical Legal Studies*: Kritik Atas Formalisme Hukum. *Hermeneutika: Jurnal Ilmu Hukum Sekolah Pascasarjana*. (5) 2, 235-241. doi: <https://dx.doi.org/10.33603/hermeneutika.v5i2.5691>.
- Kusno, H., R., dkk. (2024). Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia: untuk Rakyat atau Konglomerat? *INOVASI: Jurnal Ekonomi, Keuangan, dan Manajemen*, 20 (3), h. 671-679. DOI: <https://doi.org/10.30872/jinv.v20i3.1815>.
- Meilani, H. (2023). Kebijakan Insentif Kendaraan Listrik. *Majalah Info Singkat Hukum Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis*. (XV) 8, 16-20.
- Mierlo, J.V. (2018). The World Electric Vehicle Journal, The Open Access Journal for the e-Mobility Scene. *World Electric Vehicle Journal*. (9) 1, 1-5. doi: <https://doi.org/10.3390/wevj9010001>.
- Nasution, A. & Azmi, H., T. (2024). Tinjauan Yuridis Pemberian Insentif dalam Rangka Mendorong Percepatan Battery Electric Vehicle (BEV): Potensi Dukungan pada Greenwashing Dibalik Solusi Persoalan Lingkungan. *Amandemen: Jurnal Ilmu Pertahanan, Politik, dan Hukum Indonesia*, 1 (4), h. 96-110. DOI: <https://doi.org/10.62383/amandemen.v1i4.526>.
- Nuarta, I., N. & Sukedi, M. (2024). Kebijakan Hukum Pengaturan Penggunaan Kendaraan Listrik Dalam Penguatan Ketahanan Energi Nasional. *Jurnal Preferensi Hukum*, 5 (2), h. 145-154. DOI: <https://doi.org/10.22225/jph.5.2.2024.145-154>.

- Nur, A.I. & Kurniawan, A.D. (2021). Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*. (7) 2, 197-220. doi: <https://doi.org/10.38011/jhli.v7i2.260>.
- Raditya. (2022). Kebijakan Kendaraan Listrik Untuk Menjawab Isu Perubahan Iklim Dan Daya Saing Pariwisata Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial, Manajemen, dan Akuntansi (JISMA)*. (1) 3, 101-112. doi: <https://doi.org/10.59004/jisma.v1i3.37>.
- Rahmatullah, I. (2021). Filsafat Hukum Aliran Studi Hukum Kritis (*Critical Legal Studies*); Konsep dan Aktualisasinya Dalam Hukum Indonesia. *Adalah: Buletin Hukum dan Keadilan*. (5) 3, 1-10. doi: <https://doi.org/10.15408/adalah.v5i3.21393>.
- Safa'at, M.A. & Istiqomah, M. (2022). Critical Legal Studies (CLS): An Alternative for Critical Legal Thinking in Indonesia. *PETITA: Jurnal Kajian Ilmu Hukum dan Syariah*. (7) 1, 11-20. doi: <https://doi.org/10.22373/petita.v7i1.122>.
- Simarmata, R. (2003). Pendidikan Hukum Kritis: Asal-usul, Faham, Prinsip Baru dan Metode-Sebuah Penjelasan Awal. *Jurnal Hukum Jentera*, Edisi Khusus.
- Sulistianto, S.A. (2024). Transformasi Paradigma Hukum di Indonesia: Analisis Aktualisasi Critical Legal Studies. *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains dan Sosial Humaniora*. (1) 2, 1-12.
- Tahir, M. (2014). Studi Hukum Kritis dalam Kajian Hukum Islam. *Jurnal Hukum Islam*. (13) 2, 202-214.
- Zhao, X., et. Al. (2024). Policy Incentives and Electric Vehicle Adoption in China: From a Perspective of Policy Mixes. *Transportation Research Part A*. (190), 1-18 doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104235>.

Online/World Wide Web:

- Annur, C. M. (2023). Indonesia Masuk Daftar 10 Negara Penghasil Emisi Karbon Terbesar Dunia. Retrieved from <https://databoks.katadata.co.id/lingkungan/statistik/ff3327b4cf2c11f/indonesia-masuk-daftar-10-negara-penghasil-emisi-karbon-terbesar-dunia> diakses 1 Oktober 2024.
- CNBC Indonesia. (2024). Subsidi 7 Juta Kendaraan Listrik 2024. Retrieved from: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20240904152047-19-569101/subsidi-rp-7-juta-berakhir-di-2024-motor-listrik-bakal-tak-laku> diakses 9 Oktober 2024.
- CNN Indonesia. (2024). Daftar Wilayah Terapkan Bebas Denda Pajak Kendaraan Hingga Akhir 2024. Retrieved from: <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20240612173555-579-1109120/daftar-wilayah-terapkan-bebas-denda-pajak-kendaraan-hingga-akhir-2024> diakses 8 Oktober 2024.
- Data Badan Pusat Statistika. (2024). Kapasitas Terpasang PLN Menurut Jenis Pembangkit Listrik 2020-2022. Retrieved from: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MzIxIzI=/kapasitas-terpasang-pln-menurut-jenis-pembangkit-listrik.html> diakses 10 Oktober 2024.
- Data Badan Pusat Stistika. (2024). Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit) 2023. Retrieved from: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVMQyVURSTVFUMDkJMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan-unit---2023.html>. (diakses 09 November 2024).

- Dihni, V.A. (2022). Emisi Karbon dari Kebakaran Hutan Indonesia Capai 41,4 Juta Ton pada 2021. Retrieved from: <https://databoks.katadata.co.id/layanan-konsumen-kesehatan/statistik/82840a5c72ec1ff/emisi-karbon-dari-kebakaran-hutan-indonesia-capai-414-juta-ton-pada-2021> diakses 8 Oktober 2024.
- Greenpeace Indonesia. (2024). Polusi Udara, Ancaman Genting Tak Kasat Mata. Retrieved from <https://www.greenpeace.org/indonesia/cerita/58786/polusi-udara-ancaman-genting-tak-kasat-mata/> diakses 1 Oktober 2024.
- _____. (2019). Data Terkini Kualitas Udara Kota-Kota di Seluruh Dunia. Retrieved from: <https://www.greenpeace.org/indonesia/publikasi/2217/data-terkini-kualitas-udara-kota-kota-di-seluruh-dunia/diakses> 8 Oktober 2024.
- Gultom, P. (2023). Pajak Daerah dan Kemandirian Fiskal Daerah. Retrieved from: <https://rechtsvinding.bphn.go.id/media.php?page=artikel&berita=808%202023> diakses 9 Oktober 2024.
- IEC. (2020). 6 Sumber Polusi Udara di Dunia. Retrieved from <https://environment-indonesia.com/6-sumber-polusi-udara-di-dunia/diakses> 8 Oktober 2024.
- Indonesia Corruption Watch. (2020). Siapa di Balik Proyek Pembangkit Listrik? Retrieved from: <https://antikorupsi.org/id/article/siapa-di-balik-proyek-pembangkit-listrik> diakses 10 Oktober 2024.
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia. (2024). Siaran Pers Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral 2024 Semester I 2024, Kapasitas Terpasang EBT Bertambah 217,7 MW. Retrieved from: <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/semester-i-2024-kapasitas-terpasang-ebt-bertambah-2177-mw> diakses 12 Oktober 2024.
- Kementerian Kesehatan. (2024). Bahaya Polusi Udara Bagi Kesehatan: Dampak, Penyebab dan Pencegahannya. Retrieved from <https://ayosehat.kemkes.go.id/bahaya-polusi-udara-bagi-kesehatan> diakses 1 Oktober 2024.
- Madyan, M. (2024). Analisis Pengungkapan Emisi Karbon Perusahaan Indonesia. Retrieved from <https://unair.ac.id/analisis-pengungkapan-emisi-karbon-perusahaan-indonesia/> diakses 1 Oktober 2024.
- Nurhanisah, Y. (2021). Indonesia Produsen Kendaraan Bermotor Terbesar. Retrieved from <https://indonesiabaik.id/infografis/indonesia-produsen-kendaraan-bermotor-terbesar> diakses 1 Oktober 2024.
- Prabowo, H. (2023). *Greenwashing*: Debu Batu Bara di Balik Kampanye Kendaraan Listrik. Retrieved from: <https://tirto.id/greenwashing-debu-batu-bara-di-balik-kampanye-kendaraan-listrik-gEmQ> diakses 3 Oktober 2024.
- Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal. (2013). Kajian Risiko Fiskal Daerah Kementerian Keuangan. Retrieved from: <https://fiskal.kemenkeu.go.id/kajian/2013/10/17/084903966343705-kajian-risiko-fiskal-daerah> diakses 9 Oktober 2024.
- Puspadini, M. (2023). GOTO-TOBA 'Setor' Rp 14 T, Electrum Balik Modal 5 Tahun Lagi. Available from: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20230626070754-17-449125/goto-toba-setor-rp14-t-electrum-balik-modal-5-tahun-lagi> diakses 3 Oktober 2024.
- Simanjuntak U. & Hasjanah K. (2023). Efektivitas Insentif Kendaraan Listrik Butuh Dukungan Pemerintah Untuk Mereformasi Kebijakan Lainnya. Retrieved from: <https://iesr.or.id/efektivitas-insentif-kendaraan-listrik-butuh-dukungan-pemerintah-untuk-mereformasi-kebijakan-lainnya/diakses> 8 Oktober 2024.

- Taufani, M. R. I. (2024). Subsidi Kendaraan Listrik Hanya Dinikmati Orang Kaya. Retrieved from: <https://www.cnbcindonesia.com/research/20240216160606-128-515130/subsidi-kendaraan-listrik-hanya-dinikmati-orang-kaya-ini-hitungannya> diakses 8 Oktober 2024.
- Wicaksono, R.A. (2022). Inpres Mobil Listrik Kado Bagi Pebisnis dan Elit Politik. Retrieved from: <https://betahita.id/news/detail/7974/inpres-mobil-listrik-kado-bagi-pebisnis-dan-elit-politik.html.html> diakses 3 Oktober 2024.
- World Meteorological Organization. (2023). Konsentrasi Gas Rumah Kaca Mencapai Rekor Tertinggi. Sekali Lagi. Retrieved from <https://wmo.int/news/media-centre/greenhouse-gas-concentrations-hit-record-high-again> diakses 1 Oktober 2024.

Peraturan Perundang-Undangan:

- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6757).
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 150, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6694).
- Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Listrik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 154).
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 8 Tahun 2024 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2024.
- Peraturan Menteri Keuangan 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.
- Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 50 Tahun 2023 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama, Kendaraan Bermotor dan Pajak Alat Berat.

Wawancara:

- Bapak Yudi Christian dari Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah D.I. Yogyakarta yang dilaksanakan pada 3 September 2024
- Badan Kebijakan Fiskal (BKF) yang dilaksanakan pada 10 September 2024.