

BAB I

PENDAHULUAN

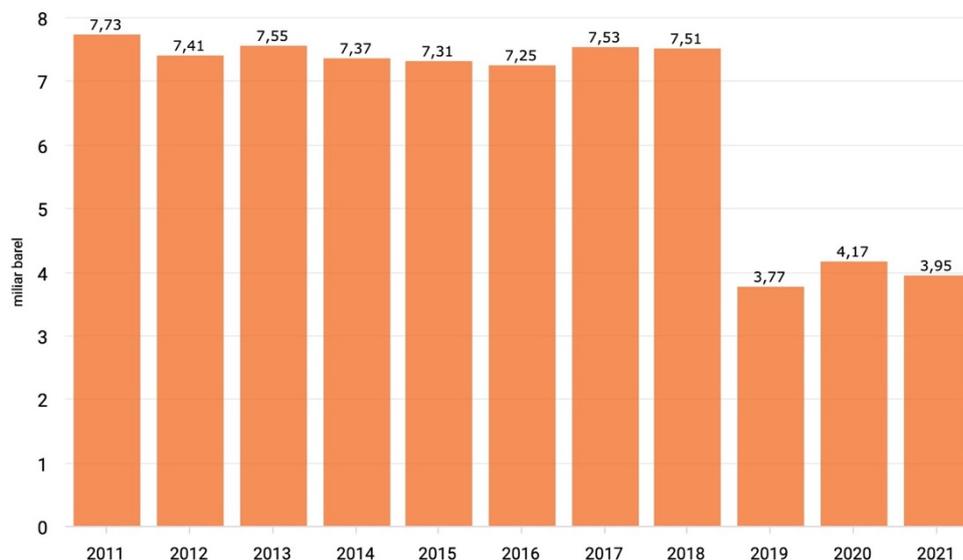
1.1 Latar Belakang

Iklm yang terus berubah memiliki dampak yang besar bagi bumi dan isinya. Rata-rata suhu global bumi mengalami lonjakan sebesar 1°C yang dapat mempengaruhi potensi bencana alam (Jong, 2020). Laporan menurut Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), iklim yang terus berubah dapat mengakibatkan suhu bumi meningkat yang akan berdampak pada penurunan keanekaragaman hayati bahkan kepunahan spesies laut yang memiliki pengaruh juga pada keberlangsungan kehidupan manusia (Switzerland: Intergovernmental Panel on Climate Change, 2018).

Salah satu bagian yang menyumbang emisi secara signifikan yaitu pada sektor energi, khususnya transportasi. Pada tahun 2021 jumlah emisi gas rumah kaca (GRK) Indonesia mencapai 259,1 juta ton CO₂. Jumlah ini diperkirakan akan meningkat sebesar 29,13% menjadi 334,6 juta ton CO₂ pada 2030 (Data Indonesia.id). Hal ini menimbulkan kekhawatiran bagi kondisi lingkungan karena volume kendaraan yang terus meningkat. Sepanjang tahun 2020 hingga tahun 2022 di Indonesia tercatat 152,51 juta unit kendaraan roda dua dan roda empat. Data tersebut meningkat dari tahun sebelumnya yang berjumlah 133,68 juta unit (Data Indonesia.id).

Kondisi ini diperburuk dengan persediaan minyak yang semakin menipis. Indonesia merupakan salah satu negara yang bergantung pada energi fosil, terutama bahan bakar minyak dalam memenuhi kebutuhan energi nasional (Boedoyo, 2012). Menurut Dewan Energi Nasional (DEN) mengemukakan bahwa cadangan minyak Indonesia hanya akan bertahan hingga 9 tahun kedepan saja (CNBC Indonesia).

Gambar 1. 1 Cadangan Minyak Indonesia



Sumber: databoks (2022)

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa hingga tahun 2021 menurut data Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) cadangan minyak yang dimiliki oleh Indonesia hanya mencapai 3,95 miliar barel. Cadangan ini meliputi 2,25 miliar cadangan terbukti dan 1,7 miliar cadangan potensial. Namun seiring berkembangnya teknologi dalam berbagai aspek kehidupan manusia menghasilkan inovasi khususnya dalam industri otomotif berupa kendaraan listrik yang ramah lingkungan serta menjadi solusi alternatif dalam mengurangi efek gas rumah kaca (GRK) dan mengendalikan kondisi iklim global (Erika, 2020).

Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLB) atau yang biasa dikenal sebagai Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) merupakan alat transportasi yang ditenagai oleh baterai sebagai *suply* energi untuk menjalankan kendaraan tersebut (Kumara dan Sukareyasa, 2009). Indonesia mengembangkan kendaraan listrik sebagai bentuk implementasi dari *Paris Agreement* dalam mendukung strategi ketahanan energi Nasional.

Paris Agreement diresmikan kedalam dokumen yang sah secara hukum karena telah diatur dalam Undang-Undang No. 16 tahun 2016 tentang penyetujuan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change*.

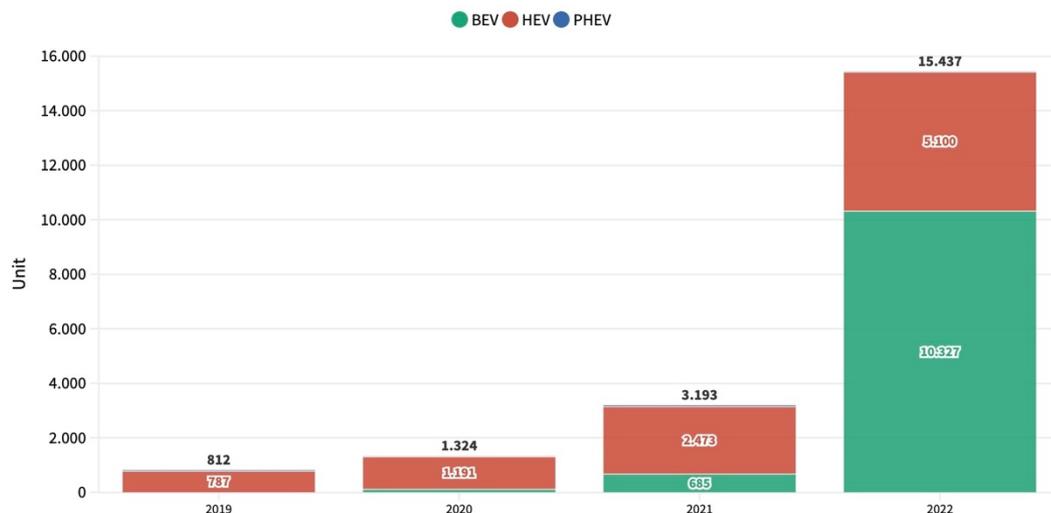
Di dalamnya menyebutkan bahwa Indonesia harus berkontribusi dalam menurunkan emisi gas rumah kaca pada tahun 2030, jika mengandalkan kemampuan sendiri sebesar 29% namun jika mendapat bantuan dari internasional harus sebesar 41% (Marispatin, 2017).

Upaya yang ditempuh Indonesia untuk mencapai target penurunan emisi gas rumah kaca salah satunya dengan mentransisikan kendaraan bermesin konvensional yang masih menggunakan energi fosil sebagai bahan bakarnya ke kendaraan bermotor listrik yang menggunakan baterai sebagai sumber energinya.

Dalam rencana umum energi nasional Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017, kendaraan listrik dijadikan sebagai proyek nasional yang terus dikembangkan oleh pemerintah Indonesia. Bahkan melalui Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan, Indonesia berencana untuk menjadi salah satu negara yang memproduksi dan mengekspor kendaraan bermotor listrik hingga menargetkan penggunaan mobil listrik sebanyak 2.200 unit pada tahun 2025 dan 4.200 unit pada tahun 2050.

Melalui Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 yang digelar di Bali pada 15-16 November 2022, Indonesia menunjukkan aksi nyatanya dalam mendukung pemanfaatan energi terbarukan dengan menggunakan kendaraan listrik lebih dari 1.000 unit untuk seluruh delegasi yang tergabung dalam G20. Adapun rincian dari kendaraan listrik yang digunakan yaitu 962 unit mobil listrik, 454 unit motor listrik, dan 36 bus listrik.

Gambar 1. 2 Penjualan Mobil Listrik di Indonesia



Sumber: Data Indonesia (2022)

Menurut laporan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualan mobil listrik di Indonesia melambung tinggi dari tahun sebelumnya hingga 383,46% dengan total unit yang terjual sebanyak 15.437 sepanjang tahun 2022. Adapun rincian umlah mobil listrik berbasis baterai (BEV) terjual sebanyak 10.327 unit, mobil listrik jenis hybrid sebanyak 5.100, dan mobil listrik jenis *plug-in* hybrid sebanyak 10 unit (Data Indonesia.). Hal ini didukung dengan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) sebanyak 439 unit yang tersebar di beberapa wilayah Indonesia. Wilayah tersebut di dominasi oleh Jabodetabek, Jawa Barat, dan Jawa Timur.

Hal tersebut tentu membawa kabar baik bagi pemerintah untuk terus meningkatkan laju pertumbuhan kendaraan listrik yang diharapkan dapat menghemat penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) hingga 8,1 juta killo liter (KL) dan penurunan emisi CO₂ sebanyak 17,6 juta ton.

Langkah selanjutnya yang diambil adalah mengeluarkan Inpres No. 7 Tahun 2022 yang berisi tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Sebagai Kendaraan Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.

Kendaraan dinas berperan penting sebagai alat operasional dalam menunjang kegiatan pemerintahan. Pengadaan kendaraan dinas diperlukan sebagai pemenuhan keperluan aparatur negara dalam menjalankan tugas pokok dari instansi pemerintah. Kendaraan dinas termasuk kedalam aset tetap pemerintah yang pengadaannya dapat menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) maupun Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Penggunaan kendaraan listrik sebagai kendaraan ber-plat merah diharapkan dapat menjadi contoh bagi masyarakat untuk lebih mengenal dan beralih ke kendaraan yang ramah lingkungan. Selain itu kendaraan listrik dinilai memiliki daya tahan yang tidak jauh berbeda dengan kendaraan konvensional. Terdapat dua tantangan bagi kendaraan listrik di Indonesia yaitu mampu bertahan dalam kurun waktu yang lama dan kendaraan mampu memberikan performa yang prima.

Indonesia memiliki rintangan jalan yang beragam disetiap wilayah, untuk menjawab hal tersebut produsen mobil listrik membuat model dengan gaya *Sport Utility Vehicle* (SUV) dan *Crossover* yang memiliki jarak dari tanah ke bagian bawah mobil (*Ground Clearance*) cukup tinggi sehingga mampu melintasi jalan yang tidak rata. Bahkan jalanan dengan kontur menanjak serta tidak rata dapat dilintasi dengan cukup mudah bagi mobil listrik karena memiliki tenaga Hp (*Horsepower*) yang besar dengan torsi yang instan.

Sedangkan untuk kekhawatiran soal baterai yang mengalami perbaikan karena telah termakan usia dan akan membuat anggaran membengkak itu tidak sepenuhnya akan terjadi karena setiap produsen mobil listrik memiliki durasi garansi perbaikan mesin ataupun perangkat elektronik seperti baterai selama 5 hingga 8 tahun yang akan menekan biaya perbaikan untuk setiap unit mobil listrik.

Kemudian dalam segi konsumsi energi yang selalu membebani biaya perjalanan dinas untuk instansi pemerintah ketika menggunakan kendaraan konvensional kini akan berkurang karena mobil listrik memiliki konsumsi energi yang lebih hemat. Darmawan Prasodjo selaku Wakil Direktur PLN telah membandingkan konsumsi energi mobil konvensional dengan mobil listrik berdasarkan data yang beredar di internet.

Tabel 1. 1 Perbandingan Konsumsi Energi dan Biaya Mobil Listrik dengan Mobil Konvensional

Jenis Kendaraan	Konsumsi Energi (rata-rata)	Harga per Satuan Eenergi	Biaya dikeluarkan per Kilometer
Konvensional	10 – 12 Km/Liter	Rp9.000,00 – Rp10.000,00 per Liter (Pertamax)	Rp750,00/Km – Rp1.000,00/Km
BEV (Listrik)	7 – 8 Km/KWh	Rp1.650,00 – Rp1.800,00 per KWh	Rp206,00/Km – Rp257,00/Km

Sumber: DKJN Kementerian Keuangan, Diolah Peneliti (2022)

Dapat dilihat bahwa penggunaan energi dan biaya yang dikeluarkan dari mobil listrik jauh lebih murah jika dibandingkan dengan mobil bermesin konvensional. Hal ini tentu memiliki dampak baik untuk mengurangi beban anggaran perjalanan dinas suatu instansi. Hal ini berarti mobil listrik jauh lebih unggul dalam segi efisiensi energi daripada mobil bermesin konvensional.

Selain terkenal irit energi, mobil listrik juga irit dalam hal perawatan jika dibandingkan dengan mobil bermesin konvensional. Penelitian yang telah dilakukan oleh Quartz dari Clean Technica di Kanada menyebutkan bahwa biaya pemeliharannya berkisar rata-rata US\$205 atau Rp2,9 jutaan. Untuk model lain seperti Nissa Leaf mobil rakitan dari jepang berkisar US\$344 atau Rp4,9 jutaan. Sedangkan produk Amerika seperti Ford Focus berkisar US\$386 atau Rp5,5 jutaan untuk perawatan berkala.

Meski demikian, Isa Rachmatawarta selaku Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan menyebutkan untuk anggaran pengadaan atau sewa mobil listrik pejabat negara tidak diatur secara eksplisit didalam Peraturan Menteri Keuangan No. 83/PMK.02/2022 tentang Standar Biaya Masukan Tahun Anggaran 2023. Dalam Peraturan Menteri ini hanya menjelaskan untuk mekanisme sewa

kendaraan operasional pejabat/operasional kantor dan/atau lapangan mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pengadaan barang/jasa. Sedangkan untuk satuan biaya pengadaan kendaraan dinas yang tercantum tidak diperuntukkan untuk pengadaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Namun, pengadaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dapat mengacu pada harga pasar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Made Wijaya selaku Staf Ahli Bidang Pengeluaran Negara Kementerian Keuangan menegaskan tidak diaturnya untuk pengadaan maupun sewa kendaraan listrik dalam Peraturan Menteri ini karena pemerintah belum memiliki standar khusus untuk membeli kendaraan listrik. Berbeda dengan kendaraan bermesin konvensional yang sudah ada peraturannya seperti kendaraan dinas bermesin 3.500 CC untuk tingkat menteri, 3.000 CC untuk tingkat eselon I, dan seterusnya. Sedangkan kendaraan listrik tidak menggunakan CC tetapi kWh energi listrik sebagai sumber energinya. Meski begitu, tidak ada larangan untuk Kementerian/Lembaga dalam melakukan pengadaan kendaraan listrik jika memiliki anggaran yang cukup untuk membelinya.

Di Pemerintah Provinsi Jawa Barat sendiri, dalam rangka mendukung Inpres No. 7 tahun 2022 telah merencanakan untuk menggunakan mobil listrik sebagai kendaraan operasional kepala perangkat daerah selama satu tahun kedepan. Mobil listrik tersebut diperkirakan memakan anggaran hingga Rp9 miliar. Untuk saat ini belum diputuskan mekanisme seperti apa yang digunakan dalam pengadaan kendaraan listrik tersebut. Namun, pengadaan direncanakan akan dilakukan secara terbuka melalui *E-Katalog* yang boleh diikuti oleh seluruh pihak selama dapat memenuhi persyaratan administrasi, kesiapan barang dan sebagainya sesuai Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa.

Infrastruktur pendukung ekosistem mobil listrik yang penting salah satunya yaitu ketersediaan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU). Untuk SPKLU yang tersedia di Jawa Barat mencapai 104 unit yang telah tersebar diseluruh wilayah Provinsi. Ridwan Kamil selaku Gubernur Provinsi Jawa Barat menyebutkan SPKLU telah tersedia di 92 titik kantor PLN Unit Layanan se-Jawa

Barat, 7 titik di kantor PLN Unit Pelaksana Pelayanan Pelanggan, 3 titik di Kantor Pemda, 1 titik di Istana Bogor, dan 1 titik di jalur lintas Selatan Banjar.

Meski demikian, penggunaan mobil listrik sebagai kendaraan operasional dalam rangka pemenuhan pelayanan publik perlu diperhatikan kembali karena harus melakukan penataan ulang dari beberapa kementerian sesuai dengan yang tercantum dalam Instruksi Presiden ini. Dari segi payung hukum juga perlu dikaji lebih lanjut apakah cukup hanya dengan Inpres saja karena mobil dinas termasuk kedalam aset daerah yang perlu diatur mulai dari pengadaan, pemeliharaan hingga pemusnahannya. Sedangkan mobil listrik termasuk teknologi baru yang belum terlalu umum digunakan sehingga tentu akan sedikit berbeda dengan mobil konvensional.

Disisi lain mengingat pada 3 september 2022 pemerintah resmi menaikkan harga Bahan Bakar Minyak jenis Pertalite dengan dalih mengalami kekurangan anggaran akibat subsidi yang meningkat 3 kali lipat dari Rp152,5 triliun menjadi Rp502,4 triliun akibat banyak dinikmati golongan masyarakat yang mampu menjadikan pengadaan kendaraan listrik sebagai kendaraan operasional sedikit kurang rasional.

Terlebih lagi Indonesia menghasilkan energi listrik dari uap pembangkit batu bara untuk menjalankan turbin pada Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) yang mengandung senyawa CO₂ sama seperti yang dihasilkan oleh kendaraan bermesin konvensional yang menggunakan bahan bakar minyak. Dengan demikian, solusi untuk mengatasi polusi udara tampaknya hanya sekedar memindahkan sumber polusi yang semula dari asap knalpot kendaraan ke asap pembangkit batu bara. Kemudian pertimbangan lain yang perlu diperhatikan adalah komponen yang ada didalam baterai lithium kendaraan listrik memiliki radiasi yang dapat mempengaruhi kesehatan manusia, sehingga pengelolaan limbah baterai kendaraan listrik perlu diatur demi kesejahteraan makhluk hidup (Kumparan.com).

Selain itu, ketiadaan standar biaya untuk pengadaan maupun sewa kendaraan listrik juga membuat ambiguitas terhadap Inpres yang dikeluarkan sehingga terkesan seperti “*Sunnah*” bagi lingkungan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah karena belum adanya sinkronisasi mengenai berapa anggaran

yang harus dialokasikan untuk membeli kendaraan listrik yang terbilang lebih mahal dari kendaraan konvensional.

Berdasarkan fenomena yang telah diuraikan diatas, maka perlu peninjauan kembali terhadap langkah yang diambil pemerintah untuk mentransisikan kendaraan operasional yang tadinya memakai bahan bakar minyak ke energi listrik sehingga peneliti tertarik untuk mengetahui sebetulnya bagaimana pelaksanaan dari kendaraan bermotor listrik sebagai kendaraan dinas operasional pada lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, peneliti telah mengidentifikasi beberapa masalah yang dijadikan sebagai dasar penelitian ini antara lain:

- a. Mobil listrik telah diketahui sedikitnya tentang kelebihan maupun kekurangannya, namun hal tersebut belum cukup untuk menjadikannya sebagai kendaraan untuk kepentingan operasional dinas. Hal ini didukung dengan harga per unitnya yang lebih mahal dari kendaraan konvensional.
- b. Regulasi dalam pengadaan kendaraan listrik sebagai kendaraan operasional dinas apakah cukup hanya dengan Inpres saja, sedangkan mobil dinas termasuk kedalam aset daerah yang perlu diatur mulai dari pengadaan, pemeliharaan hingga pemusnahannya.
- c. Ketiadaan standar biaya membuat ambiguitas apakah kendaraan listrik benar-benar dibutuhkan atau tidak.
- d. Skema apa yang diterapkan Pemprov Jabar dalam pengadaan kendaraan listrik bagi kepala daerah.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan penemuan masalah diatas, peneliti membatasi penelitian dalam menentukan data dan informasi yang relevan untuk menjawab rumusan masalah yang diangkat (Moleong, 2010). Dengan demikian, rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

Bagaimana pelaksanaan kendaraan bermotor listrik sebagai kendaraan dinas operasional Pemerintah Provinsi Jawa Barat?

1.4 Tujuan Penelitian

Berlandaskan rumusan masalah yang telah ditetapkan, penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan kendaraan bermotor listrik sebagai kendaraan dinas operasional Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berdasarkan:

1. Secara Akademis

Peneliti berharap penelitian ini mampu memberikan penjabaran serta ilmu baru mengenai pelaksanaan sebuah kebijakan dalam pengadaan kendaraan bermotor listrik sebagai aset kendaraan operasional di Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Selain itu, peneliti mengharapkan hasil penelitian ini menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya khususnya pada kajian ilmu Administrasi Publik.

2. Secara Praktis

- a. Bagi peneliti dapat meningkatkan pemahaman yang lebih luas lagi mengenai pelaksanaan dari sebuah kebijakan kendaraan bermotor listrik sebagai kendaraan operasional di Pemerintah Provinsi Jawa Barat.
- b. Bagi pemerintah diharapkan hasil penelitian ini menjadi sarana masukan dalam mengelola barang milik daerah.
- c. Bagi pembaca hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi referensi dalam pengembangan penelitian yang akan dilakukan di masa yang akan datang.

1.6 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh isu lingkungan yakni kenaikan suhu global bumi sebesar 1°C yang disebabkan oleh emisi gas karbon yang berasal dari sektor energi, khususnya transportasi. Indonesia sebagai negara yang tergabung dalam *paris agreement* dituntut berkontribusi dalam menurunkan emisi karbon pada tahun 2030.

Pemerintah Indonesia mengambil langkah dengan mulai mentransisikan kendaraan konvensional ke kendaraan listrik yang didukung oleh serangkaian kebijakan diantaranya Perpres No. 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional yang mana didalamnya tercantum bahwa kendaraan listrik yang akan dijadikan proyek nasional. Kemudian Perpres No. 55 Tahun 2019 tentang percepatan penggunaan kendaraan listrik berbasis baterai yang dimana Indonesia berencana menjadi salah satu negara yang memproduksi kendaraan listrik secara lokal, dan yang terbaru yaitu Inpres No. 7 Tahun 2022 tentang penggunaan kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas operasional dan/atau kendaraan perorangan instansi pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

Di Pemprov Jabar dalam merespon kebijakan terbaru tersebut menurut penelitian awal yang dahulu lakukan akan mulai merencanakan pengadaan kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas operasional untuk TA 2023. Meskipun belum diketahui mekanisme seperti yang digunakan tetapi pelaksanaan pengadaannya akan melalui e-katalog. Namun realitas dilapangan menunjukkan bahwa infrastruktur ekosistem pendukung kendaraan listrik seperti SPKLU belum banyak hanya terdapat di jalanan utama kawasan Jawa Barat.

Selain itu apakah hanya cukup dengan kebijakan Inpres saja dalam mengimplementasikan kendaraan listrik sebagai kendaraan dinas operasional tersebut, terlebih Indonesia pada saat itu tahun 2022 baru meranjak pulih pasca Covid-19 sehingga penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih lanjut mengenai keputusan pemerintah provinsi Jawa Barat untuk mulai mengadakan kendaraan listrik yang akan dipakai sebagai kendaraan dinas.

Kesuksesan sebuah kebijakan menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier ditentukan oleh 3 (tiga) aspek, diantaranya karakteristik dari masalah, karakteristik dari kebijakan/Undang-Undang, dan variabel lingkungan.

Adapun *output* yang dihasilkan dari penelitian ini sejalan dengan tujuan penelitian, yakni mengetahui proses pelaksanaan kendaraan listrik sebagai kendaraan operasional di Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Jika digambarkan secara ringkas, maka kerangka berpikir dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Gambar 1. 3 Kerangka Pemikiran

