https://journaledutech.com/index.php/great
Global Research and Innovation Journal (GREAT)
Volume 2, Nomor 3, 2026, Hal. 115-1125
ISSN : 3090-3289

EVALUASI INSENTIF PAJAK KENDARAAN LISTRIK DI INDONESIA: ADOPSI, KEADILAN DAN KEBERLANJUTAN FISKAL

Luna Al Ghasannia[1], Sulistyowati[2]
Akuntansi, Universitas Kebangsaan Indonesia, Jakarta
E-mail: *lunaalghasannia22@gmail.com[1], sulistyowati@stei.ac.ic[2]

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kebijakan insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia dengan meninjau efektivitasnya terhadap adopsi kendaraan, keadilan distribusi manfaat, dan keberlanjutan fiskal. Penelitian menggunakan metode studi literatur deskriptif dengan pendekatan kualitatif melalui penelaahan peraturan perpajakan, publikasi pemerintah, laporan lembaga internasional, serta artikel ilmiah yang relevan. Analisis difokuskan pada mekanisme fasilitas Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), serta implikasinya terhadap penerimaan pemerintah, ketepatan sasaran, dan pengembangan industri nasional. Hasil kajian menunjukkan bahwa insentif pajak dapat meningkatkan daya tarik kendaraan listrik melalui pengurangan beban harga, tetapi bukan satu-satunya faktor yang menentukan keputusan konsumen. Di sisi lain, fasilitas perpajakan berpotensi mengurangi penerimaan negara dan daerah, sementara manfaat kebijakan belum tentu terdistribusi secara merata maupun secara otomatis memperkuat produksi dalam negeri. Dengan demikian, efektivitas insentif pajak perlu dievaluasi secara multidimensional dengan mempertimbangkan peningkatan adopsi, manfaat ekonomi dan lingkungan, pemerataan penerima manfaat, penguatan industri nasional, serta keberlanjutan fiskal.

Kata kunci **Insentif Pajak, Kendaraan Listrik, Adopsi Kendaraan, Pengeluaran Pajak, Keberlanjutan Fiskal**

ABSTRACT

This study aims to evaluate electric vehicle tax incentive policies in Indonesia by examining their effectiveness in promoting vehicle adoption, ensuring equitable distribution of benefits, and maintaining fiscal sustainability. The study employs a descriptive literature review using a qualitative approach through an examination of tax regulations, government publications, international agency reports, and relevant academic articles. The analysis focuses on the mechanisms of Value Added Tax (VAT), Luxury Goods Sales Tax (PPnBM), Motor Vehicle Tax (PKB), and Motor Vehicle Title Transfer Duty (BBNKB) incentives, as well as their implications for government revenue, policy targeting, and domestic industry development. The findings indicate that tax incentives can increase the attractiveness of electric vehicles by reducing purchase costs, but they are not the only factor influencing consumer decisions. Furthermore, tax facilities may reduce central and local government revenue, while their benefits are not necessarily distributed equitably or automatically translated into stronger domestic production. Accordingly, the effectiveness of tax incentives should be evaluated multidimensionally by considering vehicle adoption, economic and environmental benefits, equitable distribution of benefits, national industry development, and fiscal sustainability.

Keywords ***Tax Insentives, Electric Vehicles, Vehicle Adoption, Tax Expenditure, Fiscal Sustainability***

1. PENDAHULUAN

Perubahan menuju sistem transportasi yang lebih rendah emisi menjadi salah satu agenda penting dalam kebijakan energi dan lingkungan. Kendaraan listrik dipandang sebagai alternatif untuk mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil dan menekan emisi dari sektor transportasi. Perkembangan pasar kendaraan listrik global juga menunjukkan peningkatan yang semakin kuat. International Energy Agency (IEA) melaporkan bahwa penjualan mobil listrik dunia telah melampaui 20 juta unit pada 2025 dan mencakup sekitar seperempat penjualan mobil baru. Perkembangan tersebut memperlihatkan bahwa kendaraan listrik mulai menjadi bagian penting dari transformasi industri otomotif global (International Energy Agency [IEA], 2026).

Indonesia turut mendorong transisi tersebut melalui kebijakan percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Pemerintah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 yang kemudian diubah melalui Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023. Kebijakan tersebut menjadi landasan pengembangan ekosistem kendaraan listrik, termasuk industri baterai, manufaktur kendaraan, infrastruktur pengisian daya, dan pemberian insentif. Dalam pelaksanaannya, dukungan fiskal diberikan melalui berbagai fasilitas perpajakan untuk mendorong minat konsumen sekaligus meningkatkan daya saing industri kendaraan listrik nasional (Republik Indonesia, 2019, 2023).

Insentif pajak kendaraan listrik diberikan dalam beberapa bentuk, antara lain fasilitas Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP), Pajak Penjualan atas Barang Mewah Ditanggung Pemerintah (PPnBM DTP), serta perlakuan khusus terhadap Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Salah satu kebijakan yang diterapkan pada 2025 adalah PMK Nomor 12 Tahun 2025 yang mengatur PPN DTP atas kendaraan listrik tertentu dan PPnBM DTP untuk kendaraan tertentu. Kebijakan ini menunjukkan bahwa pemerintah menggunakan instrumen perpajakan untuk mengurangi beban harga pembelian dan mempercepat penerimaan teknologi kendaraan listrik (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2025).

Secara ideal, insentif pajak diharapkan dapat memperluas akses masyarakat terhadap kendaraan listrik, meningkatkan permintaan, mendorong investasi, serta memperkuat industri kendaraan listrik dalam negeri. Dalam perspektif Teori Difusi Inovasi, pengurangan harga dapat meningkatkan keuntungan relatif suatu inovasi dibandingkan teknologi yang telah digunakan sebelumnya. Dengan demikian, insentif fiskal berpotensi mengurangi salah satu hambatan utama adopsi kendaraan listrik, yaitu harga awal pembelian yang relatif tinggi (Uratani et al., 2025).

Namun, pelaksanaan kebijakan tersebut juga menghadapi sejumlah persoalan. Pertumbuhan penjualan kendaraan listrik belum secara otomatis menunjukkan bahwa manfaat kebijakan telah tersebar merata atau bahwa industri domestik telah memperoleh manfaat optimal. IEA mencatat bahwa penjualan mobil listrik di Indonesia meningkat lebih dari dua kali lipat pada 2025 dan mencapai sekitar 15% dari penjualan mobil baru. Pada tahun yang sama, sekitar 75% penjualan mobil listrik di Indonesia merupakan kendaraan impor dari China. Data tersebut menggambarkan perkembangan pasar sekaligus tantangan penguatan produksi dalam negeri, tetapi tidak dapat digunakan untuk menyimpulkan bahwa insentif pajak secara langsung menyebabkan tingginya impor (IEA, 2026).

Selain persoalan industri, pemberian insentif pajak juga berkaitan dengan konsekuensi fiskal. Setiap fasilitas perpajakan dapat mengurangi penerimaan yang

seharusnya diterima pemerintah apabila transaksi tersebut dikenai ketentuan pajak normal. Dalam konsep Pengeluaran Pajak (Tax Expenditure), fasilitas tersebut perlu dinilai sebagai bentuk dukungan pemerintah yang memiliki biaya fiskal dan harus dibandingkan dengan manfaat ekonomi maupun sosial yang dihasilkan. Pada tingkat daerah, pembebasan atau pengurangan PKB dan BBNKB juga dapat memengaruhi kapasitas penerimaan daerah, terutama apabila jumlah kendaraan listrik meningkat dalam jangka panjang (Henandria & Purnomowati, 2026; Bandur & Sarjono, 2026).

Penelitian terdahulu telah membahas berbagai sisi kebijakan tersebut. Kusno et al. (2024) mengkritisi ketepatan sasaran insentif pajak kendaraan listrik dan mempertanyakan apakah manfaatnya telah dirasakan masyarakat secara luas. Henandria dan Purnomowati (2026) menyoroti aspek keselarasan hukum dan implikasi pemberian fasilitas PPN terhadap prinsip keadilan serta akuntabilitas keuangan negara. Sementara itu, Bandur dan Sarjono (2026) membahas potensi dampak pemberlakuan tarif 0% PKB dan BBNKB terhadap penerimaan daerah di Jawa Timur. Qosim et al. (2026) mengkaji pilihan kebijakan setelah insentif PPN 2025 berakhir dan menekankan pentingnya transisi kebijakan yang terukur (Kusno et al., 2024; Henandria & Purnomowati, 2026; Bandur & Sarjono, 2026; Qosim et al., 2026).

Walaupun penelitian sebelumnya telah membahas aspek hukum, penerimaan daerah, ketepatan sasaran, dan transisi kebijakan, hasil-hasil tersebut masih tersebar pada fokus analisis yang berbeda. Kusno et al. (2024) menyoroti distribusi manfaat insentif, Henandria dan Purnomowati (2026) membahas keselarasan hukum serta konsekuensi terhadap keuangan negara, Bandur dan Sarjono (2026) mengkaji penerimaan pajak daerah, sedangkan Qosim et al. (2026) mengevaluasi pilihan transisi kebijakan. Di sisi lain, Kresnanto dan Putri (2024) menunjukkan bahwa niat menggunakan kendaraan listrik juga berkaitan dengan faktor nonfiskal. Oleh karena itu, masih diperlukan sintesis yang menghubungkan efektivitas adopsi dengan konsekuensi fiskal, keadilan penerima manfaat, dan pengembangan industri nasional dalam satu kerangka evaluasi. Kontribusi kajian ini terletak pada pengintegrasian keempat dimensi tersebut, bukan pada pengujian empiris baru atau pengukuran dampak kausal insentif.

Berdasarkan kesenjangan tersebut, kajian ini diarahkan untuk menjawab tiga pertanyaan: bagaimana bentuk dan mekanisme insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia; bagaimana efektivitas insentif tersebut dalam mendorong adopsi kendaraan; serta bagaimana implikasinya terhadap penerimaan negara dan daerah, ketepatan sasaran, dan pengembangan industri nasional. Tujuan penelitian adalah menganalisis ketiga aspek tersebut melalui sintesis peraturan dan hasil penelitian terdahulu. Dengan demikian, kajian ini diharapkan memberikan gambaran mengenai keseimbangan antara percepatan penggunaan kendaraan listrik, pemerataan manfaat kebijakan, dan keberlanjutan fiskal.

2. METODE PENELITIAN

2.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur deskriptif. Metode ini dilakukan dengan menelaah literatur yang relevan untuk menggambarkan suatu fenomena berdasarkan informasi tertulis yang telah tersedia. Kajian disusun secara deskriptif kualitatif melalui kegiatan membaca, mengidentifikasi, mencatat, mengelompokkan, membandingkan, dan menyintesiskan informasi mengenai kebijakan insentif pajak kendaraan listrik. Metode ini dipilih karena tujuan penelitian adalah memetakan mekanisme kebijakan dan menjelaskan keterkaitan temuan antar sumber,

bukan menguji hubungan sebab-akibat secara statistik. Pendekatan studi pustaka sesuai digunakan untuk memahami persoalan kebijakan melalui penelusuran dan sintesis hasil penelitian serta dokumen yang relevan (Fadli, 2021; Adlini et al., 2022).

2.2 Objek dan Sumber Data

Objek penelitian adalah kebijakan insentif pajak kendaraan bermotor listrik berbasis baterai di Indonesia. Fokus kajian meliputi bentuk dan mekanisme fasilitas perpajakan, hubungan insentif dengan adopsi kendaraan listrik, konsekuensi terhadap penerimaan negara dan daerah, pemerataan manfaat, serta implikasinya terhadap pengembangan industri nasional. Fokus tersebut memungkinkan pembahasan menempatkan tujuan percepatan adopsi dan konsekuensi fiskal dalam satu kerangka analisis.

Data yang digunakan merupakan data sekunder yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, publikasi pemerintah, laporan lembaga internasional, artikel jurnal ilmiah, dan publikasi lain yang relevan. Literatur ilmiah diprioritaskan pada publikasi tahun 2021–2026, sedangkan peraturan yang lebih lama tetap digunakan apabila menjadi dasar hukum kebijakan yang dibahas. Penelusuran dilakukan melalui Google Scholar, GARUDA, laman penerbit jurnal, serta situs resmi lembaga pemerintah dan lembaga internasional. Kata kunci penelusuran mencakup “insentif pajak kendaraan listrik”, “adopsi kendaraan listrik”, “penerimaan pajak kendaraan listrik”, “tax incentives for electric vehicles”, “electric vehicle adoption”, dan “tax expenditure”. Sumber dipilih berdasarkan keterkaitannya dengan mekanisme insentif, adopsi, penerimaan fiskal, keadilan penerima manfaat, atau pengembangan industri. Sumber yang tidak relevan dengan fokus tersebut dan informasi yang tidak dapat ditelusuri asalnya tidak digunakan dalam sintesis. Pemilihan sumber dilakukan secara relevansi, sehingga kajian ini merupakan studi literatur deskriptif dan bukan tinjauan sistematis yang mengklaim mencakup seluruh publikasi yang tersedia (Adlini et al., 2022).

2.3 Teknik Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan melalui teknik dokumentasi, yaitu mengidentifikasi, memilih, dan mencatat informasi yang berkaitan dengan fokus penelitian. Dokumen yang digunakan meliputi ketentuan PPN dan PPnBM, peraturan kendaraan listrik, ketentuan pajak daerah, laporan perkembangan pasar kendaraan listrik, serta hasil penelitian terdahulu. Informasi dari setiap dokumen dicatat berdasarkan jenis sumber, tahun terbit, pokok kebijakan atau temuan, objek yang dibahas, periode penerapan, dan implikasinya terhadap fokus kajian. Pencatatan tersebut membantu menjaga konsistensi perbandingan antar sumber dan memudahkan penelusuran kembali informasi yang digunakan. (Sari et al., 2025).

Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap reduksi, informasi yang tidak berkaitan langsung dengan fokus penelitian dikesampingkan, sedangkan informasi yang relevan dikelompokkan ke dalam lima tema, yaitu mekanisme insentif, adopsi kendaraan, implikasi fiskal, keadilan penerima manfaat, dan pengembangan industri nasional. Pada tahap penyajian, informasi disusun secara naratif dengan membandingkan ketentuan kebijakan dan temuan antar penelitian. Tahap akhir dilakukan dengan menafsirkan pola, persamaan, perbedaan, serta keterbatasan informasi untuk merumuskan kesimpulan. Tahapan tersebut mengikuti alur analisis kualitatif berupa reduksi, penyajian, dan penarikan kesimpulan (Qomaruddin & Sa’diyah, 2024).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Gambaran Penerapan Kebijakan Insentif Pajak Kendaraan Listrik di Indonesia

Berdasarkan hasil telaah dokumen dan penelitian terdahulu, kebijakan insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia merupakan instrumen fiskal untuk mempercepat peralihan dari kendaraan berbahan bakar fosil menuju kendaraan berbasis energi listrik. Kebijakan tersebut diwujudkan melalui beberapa bentuk fasilitas perpajakan, antara lain PPN DTP, PPnBM DTP, serta perlakuan khusus terhadap PKB dan BBNKB. Pada tingkat pusat, fasilitas PPN dan PPnBM berkaitan dengan pengurangan beban pajak pada tahap penyerahan kendaraan, sedangkan perlakuan PKB dan BBNKB berada pada ranah perpajakan kendaraan di tingkat daerah. Perbedaan cakupan tersebut menunjukkan bahwa dukungan fiskal bekerja pada lebih dari satu tahap kepemilikan kendaraan (Kusno et al., 2024; Henandria & Purnomowati, 2026; Republik Indonesia, 2022).

Dalam pelaksanaannya, kebijakan insentif mengalami penyesuaian mengikuti perkembangan industri dan kondisi fiskal pemerintah. Salah satu bentuknya adalah pemberian insentif PPN DTP untuk kendaraan listrik tertentu melalui PMK Nomor 12 Tahun 2025. Fasilitas tersebut merupakan kebijakan untuk tahun anggaran 2025 sehingga tidak dapat diperlakukan sebagai bukti bahwa fasilitas yang sama otomatis berlaku pada tahun berikutnya. Setiap analisis perlu memperhatikan tahun pemberlakuan, persyaratan kendaraan, serta cakupan fasilitas yang diatur. Untuk PKB dan BBNKB, kerangka pajak daerah juga perlu dibaca dengan memperhatikan kewenangan dan pelaksanaan pada tingkat daerah; karena itu, kajian ini tidak mengasumsikan bahwa perlakuan pajak daerah seragam di seluruh provinsi (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2025; Republik Indonesia, 2022; Qosim et al., 2026)

3.2 Efektivitas Insentif Pajak terhadap Adopsi Kendaraan Listrik

Hasil kajian menunjukkan bahwa insentif pajak berpotensi meningkatkan daya tarik kendaraan listrik melalui pengurangan beban harga yang harus ditanggung konsumen. Pengurangan pajak dapat memperkecil selisih harga antara kendaraan listrik dan kendaraan konvensional sehingga kendaraan listrik menjadi relatif lebih terjangkau. Dalam perspektif Teori Difusi Inovasi, penurunan harga dapat meningkatkan keuntungan relatif kendaraan listrik dibandingkan teknologi yang telah digunakan sebelumnya. Namun, penerimaan inovasi juga dipengaruhi kesesuaian teknologi dengan kebutuhan pengguna, tingkat kerumitan penggunaan, kemudahan memperoleh fasilitas pendukung, dan pengalaman pengguna lain. Karena itu, harga yang lebih rendah dapat mengurangi satu hambatan adopsi, tetapi tidak serta-merta menghilangkan hambatan lain seperti keterbatasan fasilitas pengisian daya, jarak tempuh, dan layanan purna jual (Uratani et al., 2025).

Temuan tersebut perlu dibaca bersama penelitian Kresnanto dan Putri (2024) yang menggunakan 412 responden di Daerah Istimewa Yogyakarta. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol perilaku memiliki pengaruh positif terhadap niat menggunakan kendaraan listrik roda dua, sedangkan insentif pajak tidak menunjukkan pengaruh signifikan sebagai variabel moderasi. Hasil ini memperlihatkan bahwa insentif pajak bukan satu-satunya faktor yang menentukan keputusan masyarakat. Artinya, ketersediaan insentif belum tentu cukup untuk mendorong adopsi apabila calon pengguna belum memiliki keyakinan, dukungan sosial, atau persepsi kemudahan yang memadai. Dengan demikian, efektivitas kebijakan fiskal perlu didukung peningkatan pemahaman masyarakat, ketersediaan infrastruktur, serta kemudahan penggunaan kendaraan listrik (Kresnanto & Putri, 2024).

Perkembangan pasar kendaraan listrik di Indonesia menunjukkan peningkatan adopsi selama 2025. IEA mencatat penjualan mobil listrik di Indonesia meningkat lebih dari dua kali lipat dan mencapai sekitar 15% dari total penjualan mobil baru. Meskipun demikian, peningkatan tersebut tidak dapat sepenuhnya dikaitkan dengan insentif pajak karena terdapat faktor lain, seperti masuknya model kendaraan dengan harga lebih kompetitif, strategi pemasaran produsen, dan perkembangan industri otomotif. Data pertumbuhan penjualan menunjukkan bahwa pasar berkembang, tetapi belum dengan sendirinya membuktikan besarnya pengaruh insentif terhadap keputusan pembelian. Hal tersebut memperkuat pandangan bahwa insentif pajak merupakan salah satu faktor pendukung adopsi, bukan faktor tunggal yang menentukan pertumbuhan pasar (IEA, 2026; Uratani et al., 2025).

3.3 Implikasi Insentif Pajak terhadap Penerimaan Negara dan Daerah

Pemberian insentif pajak kendaraan listrik memiliki konsekuensi terhadap penerimaan negara karena sebagian kewajiban perpajakan ditanggung pemerintah atau diberikan dalam bentuk fasilitas pembebasan maupun pengurangan pajak. Dalam konsep Pengeluaran Pajak (Tax Expenditure), fasilitas tersebut merupakan potensi penerimaan yang tidak diperoleh pemerintah karena adanya perlakuan khusus dibandingkan dengan ketentuan pajak normal. Bentuknya dapat berupa pembebasan, pengurangan tarif, kredit pajak, penangguhan, atau fasilitas lain. Walaupun tidak selalu tercatat sebagai belanja kas langsung dalam APBN atau APBD, fasilitas tersebut tetap memiliki biaya fiskal karena mengurangi ruang penerimaan yang tersedia untuk membiayai kebutuhan publik (Henandria & Purnomowati, 2026; Qosim et al., 2026).

Dari sisi penerimaan pusat, fasilitas PPN dan PPnBM perlu dievaluasi berdasarkan nilai dukungan yang diberikan, cakupan kendaraan yang menerima manfaat, dan hasil yang ingin dicapai. Evaluasi tidak cukup berhenti pada jumlah unit kendaraan yang memperoleh fasilitas, tetapi perlu membandingkan potensi penerimaan yang dilepaskan dengan manfaat yang dihasilkan, seperti peningkatan adopsi, investasi, produksi, dan penyerapan tenaga kerja. Manfaat ekonomi tersebut dapat menjadi pertimbangan kebijakan, tetapi tidak dapat langsung dianggap menggantikan penerimaan pajak yang berkurang apabila belum diukur secara memadai (Henandria & Purnomowati, 2026; Qosim et al., 2026).

Dari sisi penerimaan daerah, fasilitas PKB dan BBNKB untuk kendaraan listrik menimbulkan konsekuensi terhadap potensi pendapatan asli daerah. Penelitian Bandur dan Sarjono (2026) mengenai Provinsi Jawa Timur menunjukkan bahwa meskipun jumlah kendaraan listrik mengalami peningkatan, kontribusinya terhadap penerimaan PKB dan BBNKB selama empat tahun terakhir masih relatif kecil. Akan tetapi, pertumbuhan jumlah kendaraan listrik berpotensi menimbulkan dampak fiskal yang lebih besar pada masa mendatang. Temuan tersebut menunjukkan bahwa pemerintah daerah perlu memperhatikan keseimbangan antara pemberian insentif dan keberlanjutan penerimaan pajak daerah (Bandur & Sarjono, 2026).

Keterbatasan data nilai fasilitas dan besarnya penerimaan yang dilepaskan membuat dampak bersih insentif belum dapat dihitung hanya dari informasi yang dibahas dalam literatur. Oleh karena itu, kesimpulan mengenai biaya fiskal dalam kajian ini bersifat kualitatif dan tidak dimaksudkan sebagai estimasi nominal kerugian penerimaan. Pemerintah perlu menyajikan evaluasi yang memisahkan konsekuensi fasilitas pada tingkat pusat dan daerah, termasuk nilai fasilitas, jumlah kendaraan penerima, serta perubahan penerimaan sebelum dan sesudah kebijakan. Pemisahan tersebut penting agar pengukuran biaya fiskal tidak hanya berfokus pada penerimaan

nasional, tetapi juga memperhatikan kapasitas fiskal pemerintah daerah yang memberikan perlakuan khusus terhadap kendaraan listrik.

3.4 Ketepatan Sasaran dan Keadilan dalam Pemberian Insentif

Pemberian insentif pajak kendaraan listrik juga perlu dilihat dari aspek keadilan. Salah satu persoalan yang muncul adalah kemungkinan manfaat insentif lebih banyak dinikmati masyarakat yang memiliki kemampuan ekonomi untuk membeli kendaraan listrik. Kondisi tersebut dapat terjadi karena harga kendaraan listrik, khususnya mobil listrik, masih relatif tinggi dibandingkan sebagian besar kendaraan konvensional. Kusno et al. (2024) mengkritisi ketepatan sasaran dan waktu pemberian insentif, terutama terkait pertimbangan apakah fasilitas fiskal telah memberikan manfaat yang sebanding bagi masyarakat luas. Temuan tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan tidak cukup diukur dari peningkatan penjualan, tetapi juga perlu memperhatikan kelompok yang memperoleh manfaat (Kusno et al., 2024).

Persoalan keadilan berkaitan dengan kemampuan pemerintah menentukan kelompok penerima manfaat yang tepat. Insentif yang diberikan secara luas tanpa mempertimbangkan kemampuan ekonomi penerima berpotensi menimbulkan ketimpangan manfaat, karena kelompok yang memiliki daya beli lebih tinggi cenderung lebih mampu memanfaatkan fasilitas pembelian kendaraan. Oleh karena itu, pemberian insentif dapat diarahkan pada kelompok atau jenis kendaraan yang memiliki manfaat sosial dan lingkungan lebih luas, seperti kendaraan angkutan umum, kendaraan operasional produktif, serta kendaraan listrik yang memenuhi persyaratan tingkat komponen dalam negeri. Pendekatan tersebut sejalan dengan gagasan pemberian insentif yang lebih terarah agar manfaat kebijakan dapat dirasakan secara lebih merata (Qosim et al., 2026).

Dari aspek hukum dan tata kelola keuangan negara, pemberian fasilitas perpajakan perlu memperhatikan keselarasan antara peraturan pelaksana dan ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi. Henandria dan Purnomowati (2026) menunjukkan adanya persoalan keselarasan pengaturan insentif PPN kendaraan listrik dengan ketentuan perpajakan serta implikasinya terhadap asas keadilan, akuntabilitas, dan efektivitas keuangan negara. Hal tersebut memperlihatkan bahwa kebijakan insentif harus memiliki tujuan yang jelas, dasar hukum yang kuat, transparansi penerima manfaat, dan mekanisme pertanggungjawaban. Dengan demikian, prinsip keadilan tidak hanya terkait siapa yang menerima insentif, tetapi juga bagaimana proses penetapan dan evaluasi fasilitas dilakukan (Henandria & Purnomowati, 2026).

3.5 Tantangan Pengembangan Industri Kendaraan Listrik Nasional

Peningkatan adopsi kendaraan listrik belum secara otomatis mencerminkan keberhasilan pengembangan industri kendaraan listrik dalam negeri. Data IEA menunjukkan bahwa sekitar 75% penjualan mobil listrik di Indonesia pada 2025 berasal dari impor China. Angka tersebut menggambarkan komposisi pasokan pasar pada periode yang dilaporkan, tetapi tidak membuktikan bahwa insentif pajak menjadi penyebab langsung tingginya impor. Kondisi tersebut perlu dibaca bersama faktor kapasitas produksi nasional, ketersediaan model, harga produk, strategi perusahaan otomotif, dan perkembangan investasi. Dengan demikian, pertumbuhan pasar dan penguatan industri domestik merupakan dua capaian yang saling berkaitan, tetapi tidak dapat diperlakukan sebagai hal yang sama (IEA, 2026).

Tantangan berikutnya adalah memastikan bahwa insentif mampu mendorong investasi dan peningkatan kapasitas produksi dalam negeri. Pemberian fasilitas perpajakan sebaiknya tidak hanya berorientasi pada penurunan harga kendaraan yang dipasarkan, tetapi juga dikaitkan dengan kontribusi produsen terhadap pengembangan

industri nasional. Persyaratan tingkat komponen dalam negeri, pengembangan fasilitas produksi, transfer teknologi, dan peningkatan keterlibatan industri pendukung dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan penerima insentif. Pendekatan tersebut dapat membantu memastikan bahwa pengeluaran fiskal menghasilkan manfaat ekonomi yang lebih luas (Qosim et al., 2026; Uratani et al., 2025).

Keterkaitan antara insentif dan pengembangan industri perlu dinilai secara hati-hati. Peningkatan penjualan dapat memperbesar pasar, tetapi manfaat bagi industri nasional bergantung pada sejauh mana permintaan tersebut terhubung dengan kegiatan produksi, pemasok, dan tenaga kerja dalam negeri. Karena itu, indikator keberhasilan tidak hanya berupa jumlah kendaraan yang terjual, tetapi juga peningkatan kapasitas produksi, pemenuhan komponen lokal, investasi fasilitas manufaktur, dan keterlibatan industri pendukung. Penilaian ini membantu membedakan keberhasilan memperluas pasar dari keberhasilan membangun ekosistem industri domestik.

3.6 Evaluasi dan Arah Kebijakan Insentif Pajak Kendaraan Listrik

Berdasarkan keseluruhan hasil kajian, efektivitas insentif pajak kendaraan listrik belum dapat dinilai hanya berdasarkan peningkatan jumlah penjualan. Penilaian perlu membedakan keluaran kebijakan, seperti jumlah kendaraan yang menerima fasilitas, dari hasil kebijakan, seperti adopsi yang berkelanjutan, investasi, produksi dalam negeri, penyerapan tenaga kerja, pemerataan manfaat, dan perubahan penerimaan negara maupun daerah. Penelitian Kresnanto dan Putri (2024) menunjukkan bahwa insentif pajak tidak terbukti memperkuat hubungan faktor perilaku dengan niat menggunakan kendaraan listrik roda dua, sedangkan penelitian lain menyoroti persoalan ketepatan sasaran dan penerimaan daerah. Temuan tersebut menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan bersifat multidimensional dan tidak dapat disimpulkan dari satu indikator saja (Kresnanto & Putri, 2024; Kusno et al., 2024; Bandur & Sarjono, 2026).

Salah satu arah kebijakan yang dapat dipertimbangkan adalah penerapan pengurangan insentif secara bertahap dan pemberian fasilitas yang lebih selektif. Penghentian insentif secara langsung berpotensi mengurangi beban fiskal, tetapi juga dapat memengaruhi keterjangkauan kendaraan listrik dan kepastian investasi. Sebaliknya, pemberian insentif tanpa batas waktu dapat meningkatkan risiko berkurangnya penerimaan negara dan daerah. Qosim et al. (2026) menunjukkan bahwa kombinasi pengurangan insentif secara bertahap dan pemberian insentif yang lebih terarah dapat menjadi pendekatan yang lebih seimbang (Qosim et al., 2026).

Pemerintah perlu memperkuat evaluasi kebijakan secara berkala melalui indikator yang terukur dan transparan. Evaluasi dapat mencakup perbandingan antara nilai fasilitas pajak yang diberikan dengan perubahan penjualan, investasi, produksi kendaraan listrik dalam negeri, penyerapan tenaga kerja, serta kontribusi terhadap penerimaan negara dan daerah. Selain itu, evaluasi perlu memetakan kelompok penerima manfaat, jenis kendaraan, dan tingkat kandungan komponen dalam negeri. Hasil evaluasi tersebut dapat menjadi dasar untuk mempertahankan, mengubah, menargetkan ulang, atau menghentikan fasilitas sesuai dengan pencapaian tujuan kebijakan dan kemampuan fiskal (Henandria & Purnomowati, 2026; Bandur & Sarjono, 2026; Qosim et al., 2026).

Secara keseluruhan, desain insentif yang seimbang perlu menghubungkan tiga kepentingan. Pertama, insentif harus diarahkan pada hambatan adopsi yang hendak diatasi, misalnya keterjangkauan harga atau akses terhadap kendaraan untuk kegiatan produktif. Kedua, fasilitas perlu dirancang agar manfaatnya lebih merata dan memberikan dorongan yang dapat ditelusuri terhadap pengembangan industri nasional. Ketiga, biaya fiskal harus diukur secara terbuka, baik pada tingkat pusat maupun daerah.

Ketiga kepentingan tersebut menuntut kriteria penerima yang jelas, masa berlaku atau jadwal evaluasi, serta indikator kinerja yang dapat dibandingkan dari waktu ke waktu.

Evaluasi kebijakan sebaiknya dilakukan sejak tahap perancangan, selama pelaksanaan, hingga setelah periode insentif berakhir. Pada tahap perancangan, pemerintah perlu menetapkan masalah yang hendak diatasi, kelompok penerima manfaat, sasaran terukur, dan perkiraan biaya fiskal. Selama pelaksanaan, pemantauan perlu mencatat realisasi fasilitas, jenis kendaraan yang menerima manfaat, perkembangan adopsi, serta kontribusi produsen terhadap industri domestik. Setelah periode kebijakan berakhir, hasil tersebut dapat dibandingkan dengan nilai pengeluaran pajak dan perubahan penerimaan pemerintah. Tahapan evaluasi ini sejalan dengan kebutuhan transisi kebijakan yang terukur dan akuntabel (Qosim et al., 2026; Henandria & Purnomowati, 2026).

Pemerintah juga perlu membedakan indikator keluaran dan indikator hasil. Jumlah kendaraan yang memperoleh fasilitas merupakan keluaran pelaksanaan, sedangkan peningkatan penggunaan yang berkelanjutan, investasi, kapasitas produksi, penyerapan tenaga kerja, dan pemerataan penerima manfaat merupakan hasil yang perlu dinilai lebih lanjut. Pembedaan ini penting karena peningkatan penjualan tidak otomatis menunjukkan bahwa insentif telah mencapai tujuan pengembangan industri atau menghasilkan distribusi manfaat yang adil. Temuan tentang dominasi kendaraan impor serta kritik atas ketepatan sasaran memperlihatkan perlunya indikator yang lebih luas daripada pertumbuhan pasar semata (IEA, 2026; Kusno et al., 2024).

Koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah juga menjadi bagian penting dari evaluasi. Fasilitas pada tingkat pusat dan daerah dapat saling berkaitan dalam membentuk biaya yang ditanggung konsumen, tetapi konsekuensi penerimaannya berada pada tingkat pemerintahan yang berbeda. Karena itu, data pemberian fasilitas, jumlah kendaraan, dan perubahan penerimaan perlu disusun secara konsisten agar kebijakan tidak dinilai hanya dari satu sisi pemerintahan. Perhatian terhadap potensi penerimaan PKB dan BBNKB di daerah memperkuat perlunya koordinasi tersebut (Bandur & Sarjono, 2026).

Hasil kajian empiris yang digunakan juga perlu ditafsirkan sesuai cakupannya. Penelitian Kresnanto dan Putri (2024), misalnya, membahas niat menggunakan kendaraan listrik roda dua pada responden di Daerah Istimewa Yogyakarta, sehingga hasilnya tidak serta-merta mewakili keputusan pembelian seluruh jenis kendaraan listrik di Indonesia. Hal ini mengingatkan bahwa evaluasi kebijakan perlu membedakan niat, realisasi pembelian, dan penggunaan kendaraan. Penelitian lanjutan dengan cakupan jenis kendaraan, wilayah, dan periode kebijakan yang lebih beragam dapat membantu memperjelas hubungan antara insentif dan adopsi aktual (Kresnanto & Putri, 2024; Uratani et al., 2025).

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian dengan metode studi literatur deskriptif, kebijakan insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia merupakan instrumen fiskal yang dapat mendukung percepatan adopsi melalui pengurangan beban harga pembelian. Namun, insentif bukan satu-satunya faktor yang menentukan keputusan konsumen karena adopsi juga dipengaruhi sikap, norma sosial, persepsi kemudahan, ketersediaan infrastruktur pengisian daya, serta layanan pendukung. Oleh karena itu, peningkatan penjualan kendaraan listrik tidak dapat secara langsung diartikan sebagai akibat dari insentif pajak semata.

Dari sisi fiskal dan keadilan, fasilitas PPN, PPnBM, PKB, dan BBNKB berpotensi mengurangi penerimaan pemerintah pusat maupun daerah. Pada saat yang sama, manfaat fasilitas belum tentu tersebar secara merata, terutama ketika kendaraan listrik masih memiliki harga pembelian yang relatif tinggi. Pertumbuhan pasar juga belum otomatis mencerminkan penguatan industri domestik, mengingat sebagian besar penjualan mobil listrik pada 2025 masih berasal dari impor. Dengan demikian, keberhasilan kebijakan perlu dinilai melalui keterkaitan antara adopsi, distribusi manfaat, produksi dalam negeri, dan biaya fiskal.

Kajian ini memiliki keterbatasan karena menggunakan data sekunder dan belum dapat menghitung secara langsung besarnya penerimaan yang dilepaskan maupun dampak kausal insentif terhadap keputusan pembelian. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan data realisasi fasilitas perpajakan, penerimaan negara dan daerah, penjualan, investasi, serta produksi kendaraan listrik untuk memperoleh pengukuran yang lebih terukur. Pemerintah juga perlu melakukan evaluasi berkala dengan indikator yang transparan, menerapkan fasilitas secara lebih selektif, dan mempertimbangkan pengurangan insentif secara bertahap agar percepatan adopsi tetap sejalan dengan pemerataan manfaat serta keberlanjutan fiskal.

5. DAFTAR PUSTAKA

Adlini, M.N., Dinda, A.H., Yulinda, S., Chotimah, O. dan Merliyana, S.J. (2022) 'Metode penelitian kualitatif studi pustaka', *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), pp. 974–980. doi: 10.33487/edumaspul.v6i1.3394.

Bandur, Y.R. dan Sarjono, B. (2026) 'Implikasi pemberlakuan tarif 0% atas PKB dan BBNKB kendaraan bermotor listrik berbasis baterai terhadap penerimaan PKB dan BBNKB Provinsi Jawa Timur', *Jurnal Maneksi*, 15(2), pp. 1002–1014. doi:10.31959/jm.v15i2.3726.

Fadli, M.R. (2021) 'Memahami desain metode penelitian kualitatif', *Humanika: Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), pp. 33–54. doi:10.21831/hum.v21i1.38075.

Henandria, M.Z. dan Purnomowati, R.D. (2026) 'Tinjauan hukum insentif pajak pertambahan nilai pada barang mewah berupa kendaraan bermotor listrik', *Amicus Curiae*, 3(2), pp. 2304–2313. doi:10.25105/amicus.v3i2.25909.

International Energy Agency (2026) *Global EV outlook 2026: Growing sales amid an energy crisis*. Tersedia pada: https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026.

Kementerian Keuangan Republik Indonesia (2025) *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Pajak Pertambahan Nilai atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Empat Tertentu dan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bus Tertentu serta Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Penyerahan Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Roda Empat Emisi Karbon Rendah Listrik Tertentu yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2025*. Tersedia pada: https://jdih.kemenkeu.go.id/dok/pmk-12-tahun-2025.

Kresnanto, N.C. dan Putri, W.H. (2024) 'Subsidies for electric vehicles as a form of green transportation: Evidence from Indonesia', *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 27, 101230. doi:10.1016/j.trip.2024.101230.

Kusno, H.R., Widaya, C.M.L.T., Suratman, A.A., Darmayasa, N. dan Wijayani, D.I.L. (2024) 'Insentif pajak kendaraan listrik di Indonesia: Untuk rakyat atau konglomerat?', *INOVASI: Jurnal Ekonomi, Keuangan dan Manajemen*, 20(3), pp. 671–679. doi:10.30872/jinv.v20i3.1815.

Qomaruddin, Q. dan Sa'diyah, H. (2024) 'Kajian teoritis tentang teknik analisis data dalam penelitian kualitatif: Perspektif Spradley, Miles dan Huberman', *Journal of Management, Accounting, and Administration*, 1(2), pp. 77–84. doi:10.52620/jomaa.v1i2.93.

Qosim, Q., Nataliawati, R., Yaumi, S., Winarsih, T. dan Afan, M.M. (2026) 'Strategi transisi kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif 2025: Perspektif pemangku kepentingan', *MELATI: Media Komunikasi Ilmu Ekonomi*, 43(1), pp. 58–72. doi:10.58906/melati.v43i1.437.

Republik Indonesia (2019) *Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan*. Tersedia pada: https://peraturan.bpk.go.id/Details/116973/perpres-no-55-tahun-2019.

Republik Indonesia (2022) *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah*. Tersedia pada: https://peraturan.bpk.go.id/Download/189520/UU%20Nomor%201%20Tahun%202022.pdf.

Republik Indonesia (2023) *Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan*. Tersedia pada: https://peraturan.bpk.go.id/Details/273447/perpres-no-79-tahun-2023.

Sari, A.S., Aprisilia, N. dan Fitriani, Y. (2025) 'Teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif: Observasi, wawancara, dan triangulasi', *Indonesian Research Journal on Education*, 5(4), pp. 539–545. doi:10.31004/irje.v5i4.3011.

Susanto, D., Risnita dan Jailani, M.S. (2023) 'Teknik pemeriksaan keabsahan data dalam penelitian ilmiah', *Jurnal QOSIM: Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora*, 1(1), pp. 53–61. doi:10.61104/jq.v1i1.60.

Uratani, J.M., Evensen, D., Sovacool, B.K. dan Griffiths, S. (2025) 'Benchmarking and tailoring electric vehicle policies to stimulate adoption', *Energy Research & Social Science*, 125, 104074. doi:10.1016/j.erss.2025.104074.