

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN SUBSIDI KENDARAAN LISTRIK
MENURUT PERATURAN GUBERNUR DKI JAKARTA NOMOR 38
TAHUN 2023 DI KOTA JAKARTA**

Sarah Bifitri Andrayani, Ari Subowo

**Program Studi S1 Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro
Jalan Prof. Soedarto, S. H., Tembalang, Kota Semarang, Kotak Pos 1269
Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405
Laman: www.fisip.undip.ac.id
Email : fisip@undip.ac.id**

ABSTRACT

This study examines the implementation of the electric vehicle subsidy policy regulated under Article 1 of Jakarta Governor Regulation Number 38 of 2023, which provides tax exemptions for Battery Electric Vehicles (BEVs). Using a descriptive qualitative approach, this research analyzes how the policy is carried out and identifies the factors that hinder its effectiveness. The findings reveal that although the policy has been implemented according to regulations, its impact on improving air quality and increasing EV adoption remains limited. Key challenges include uneven communication, insufficient resources, suboptimal implementer commitment, and complex bureaucratic structures. The subsidy also tends to benefit higher-income groups, raising concerns about policy equity. Strengthening coordination, enhancing public outreach, and improving governance practices are necessary to optimize policy implementation.

Keywords : Electric vehicle subsidy, policy implementation, Jakarta Regulation No. 38/2023, air quality, governance.

PENDAHULUAN

Perkembangan inovasi dalam teknologi kendaraan listrik serta kendaraan dengan tingkat emisi yang lebih rendah dianggap sebagai salah satu solusi yang berkontribusi dalam upaya mitigasi emisi Gas Rumah Kaca (GRK). Disebutkan pada

Peraturan Presiden (Perpres) No. 79 Tahun 2023 merevisi Peraturan Presiden No.55 Tahun 2019 tentang Percepatan Pengembangan Kendaraan Listrik Berbasis Baterai (BEV) Untuk Transportasi Jalan, tujuan dikeluarkannya Perpres tersebut dalam rangka mempercepat

pengembangan ekosistem kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, diperlukan perluasan cakupan jenis kendaraan listrik, penyesuaian ketentuan mengenai tingkat komponen dalam negeri, serta penguatan dukungan dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.

Program ini bertujuan untuk menurunkan ketergantungan pada bahan bakar fosil dan mengurangi impor bahan bakar minyak (BBM), serta menghemat devisa negara. Selain itu, penggunaan kendaraan listrik diharapkan dapat secara signifikan menurunkan emisi karbon dioksida (CO₂), yang merupakan salah satu penyumbang utama pencemaran udara dan pemanasan global.

Dalam mendukung kebijakan mengenai subsidi kendaraan listrik yang semakin masif, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerbitkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 38 Tahun 2023 yang mengatur tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor pada Tahun 2023. Salah satu aspek utama dalam peraturan tersebut adalah kebijakan mengenai pajak kendaraan listrik atau Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL Berbasis Baterai). Kebijakan ini dirancang untuk meningkatkan pemanfaatan kendaraan listrik di DKI Jakarta dengan memberikan insentif yang besar bagi pemiliknya, terutama terkait Pajak Kendaraan Bermotor

(PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB).

Kebijakan ini mencakup kendaraan listrik yang dimiliki oleh perorangan maupun badan usaha, baik untuk keperluan pribadi maupun sebagai kendaraan angkutan umum. Dengan adanya kebijakan ini, diharapkan dapat mendorong percepatan adopsi kendaraan listrik di wilayah DKI Jakarta, mengurangi ketergantungan pada kendaraan berbahan bakar fosil, serta mendukung upaya pemerintah dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan.

Salah satu aspek yang menjadi perhatian dalam Peraturan Gubernur ini adalah kebijakan pengenaan PKB sebesar 0% bagi seluruh KBL Berbasis Baterai. Kebijakan ini mencakup kendaraan listrik yang dimiliki oleh perorangan maupun badan usaha, baik untuk keperluan pribadi maupun sebagai kendaraan angkutan umum.

Tabel 1.1 Data Penjualan Kendaraan Listrik (2020-2024)

Tahun	Unit
2020	125
2021	687
2022	10.327
2023	17.051
2024	43.188

Sumber : GAIKINDO, 2024

Meskipun saat ini jumlah kendaraan listrik di Indonesia masih

relatif terbatas, tren pertumbuhannya memperlihatkan pertumbuhan yang cukup pesat. Fenomena ini tercermin dari meningkatnya penjualan kendaraan listrik setiap tahun, menurut data yang dipublikasikan oleh Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). mengindikasikan semakin meningkatnya minat masyarakat terhadap kendaraan listrik sebagai pilihan transportasi yang lebih bersahabat terhadap lingkungan. Seiring dengan berbagai kebijakan pemerintah yang mendorong transisi menuju energi bersih serta meningkatnya kesadaran masyarakat akan pentingnya pengurangan emisi karbon, jumlah kendaraan listrik di Indonesia diperkirakan akan terus mengalami peningkatan hingga tahun 2050.

Badan Pendapatan Daerah DKI Jakarta menyebutkan salah satu kelebihanannya adalah dasar perhitungan pajak kendaraan bermotor yang kini lebih transparan dan adil karena menggunakan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) yang didasarkan pada harga pasaran umum. Dengan tambahan bobot yang memperhitungkan dampak kerusakan jalan serta pencemaran lingkungan, aturan ini dianggap lebih mencerminkan kondisi nyata di lapangan.

Peraturan ini juga memberikan insentif bagi kendaraan ramah lingkungan, khususnya kendaraan listrik berbasis baterai,

yang dibebaskan dari Pajak Kendaraan Bermotor maupun Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor. Kebijakan ini dapat mendorong percepatan adopsi kendaraan rendah emisi di Jakarta. Di sisi lain, kendaraan umum seperti angkutan penumpang dan barang memperoleh keringanan tarif, sehingga membantu menekan biaya operasional transportasi publik.

Aturan ini juga tidak lepas dari sejumlah kelemahan. Insentif kendaraan ramah lingkungan hanya berlaku bagi kendaraan listrik murni dan tidak mencakup kendaraan konversi dari mesin berbahan bakar minyak. Sosialisasi aturan ini juga masih terbatas, sehingga pemahaman masyarakat terkait kepastian regulasi belum merata.

KAJIAN TEORI

a. Implementasi Kebijakan Publik

Teori Darwin (1999) menekankan bahwa implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh aspek administratif, tetapi juga oleh lima aspek utama yang dapat menjadi implementasi suatu kebijakan, yakni:

1. Kepentingan

Semakin tinggi tingkat konflik kepentingan yang terjadi, maka semakin besar pula hambatan dalam proses implementasi kebijakan tersebut.

2. Asas Manfaat

Kebijakan yang diimplementasikan seharusnya memberikan manfaat

nyata, baik secara langsung maupun tidak langsung, kepada masyarakat.

3. Budaya

Masyarakat telah terbiasa dengan pola kebijakan sebelumnya, sehingga perubahan dalam kebijakan dapat menimbulkan resistensi.

4. Aparatur Pelaksana

Komitmen dalam melaksanakan kebijakan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan sangat diperlukan.

5. Anggaran

Implementasi suatu program kebijakan akan sulit terealisasi tanpa dukungan anggaran yang memadai.

b. Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan

Menurut George Edward III (1980), implementasi kebijakan merupakan proses yang sangat krusial dalam pencapaian tujuan kebijakan publik. Diidentifikasi melalui empat variabel penghambat yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu:

1. Komunikasi

Komunikasi menjadi aspek yang sangat vital dalam proses implementasi, karena menyangkut penyampaian informasi, instruksi, dan pedoman kebijakan kepada para pelaksana di lapangan.

2. Sumber Daya

Implementasi tidak akan efektif jika para pelaksana tidak didukung oleh sumber daya yang memadai.

3. Disposisi

Disposisi atau sikap dari para pelaksana kebijakan sangat

menentukan keberhasilan implementasi.

4. Struktur Birokrasi

Birokrasi sebagai instrumen pelaksana kebijakan memiliki dua karakteristik utama, yaitu: Standard Operating Procedure (SOP) dan Fragmentasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif. Dalam pendekatan ini, peneliti berperan dalam menafsirkan dan menguraikan data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, guna memperoleh jawaban atas permasalahan secara mendalam dan jelas. Informan ditentukan menggunakan teknik purposive sampling, institusi yang terlibat dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan Dinas Pendapatan Daerah, Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, Masyarakat sebagai penerima manfaat kebijakan.

Jenis data yang digunakan bersifat data kualitatif yang berupa kalimat atau teks berbentuk tulisan yang dapat dianalisis dan diidentifikasi, serta sumber data primer yang diperoleh melalui kegiatan wawancara dan observasi, dan sumber data sekunder melalui menelusuri artikel resmi milik pemerintah, jurnal, situs di internet, undang undang, dan data BPS. Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan analisis

dokumen. Analisis data melalui tahapan Pengumpulan Data, Reduksi Data, Display Data, dan Kesimpulan. Kualitas data menggunakan triangulasi sumber, yaitu metode validasi data dengan membandingkan dan mengonfirmasi informasi dari berbagai sumber yang berbeda.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Kebijakan Subsidi Kendaraan Listrik Peraturan Gubernur No. 38 tahun 2023

Implementasi Kebijakan Kebijakan Subsidi Kendaraan Listrik Peraturan Gubernur No. 38 tahun 2023 dinilai berdasarkan kriteria implementasi kebijakan menurut Darwin, yakni Kepentingan, Asas Manfaat, Budaya, Aparatur Pelaksana, dan Anggaran.

a. Kepentingan

Penerapan kebijakan subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta sudah cukup selaras dengan dimensi kepentingan, baik dari aspek pemerintahan maupun penerima manfaat, meskipun masih terdapat tantangan dalam penyelarasan kepentingan sebagian kelompok masyarakat. Dari sisi kepentingan lingkungan dan kesehatan publik, kebijakan subsidi kendaraan listrik sangat relevan dengan kebutuhan daerah.

Pemprov DKI Jakarta menerbitkan Pergub 38 Tahun 2023 bukan hanya karena kebutuhan lokal, tetapi juga sebagai bentuk kepatuhan terhadap

regulasi pusat yang mewajibkan pemerintah daerah menyediakan insentif fiskal untuk mendukung ekosistem kendaraan listrik. Masyarakat sebagai penerima kebijakan memandang subsidi kendaraan listrik sebagai langkah positif dalam menekan polusi udara dan mengurangi emisi gas buang. Mereka menyadari bahwa kondisi polusi dan kemacetan di Jakarta menuntut adanya inovasi transportasi yang ramah lingkungan.

Emisi dari kendaraan bermotor ini menggambarkan bahwa masalah utama kualitas udara di Jakarta erat kaitannya dengan tingginya mobilitas masyarakat dan jumlah kendaraan yang terus meningkat. Realitas tersebut memperjelas bahwa diperlukan intervensi kebijakan yang mampu menekan emisi dari sektor transportasi secara signifikan. Kebijakan subsidi kendaraan listrik dinilai menjadi langkah yang sangat relevan, karena dapat mempercepat peralihan dari kendaraan berbahan bakar fosil menuju kendaraan rendah emisi.

b. Asas Manfaat

Penerapan kebijakan subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta belum sepenuhnya optimal dengan dimensi asas manfaat, dalam konteks manfaat strategis jangka panjang, terutama terkait keberlanjutan lingkungan dan upaya sistematis menekan polusi udara. Pemerintah memandang bahwa manfaat utama kebijakan ini adalah mendukung

transisi energi bersih dan menurunkan emisi dari sumber bergerak.

Gambar 1 Capaian dan Trend IKLH Provinsi DKI Jakarta (Tahun 2015-2024)



Sumber : Laporan Akhir Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta (2024)

Dalam lima tahun terakhir, Indeks Kualitas Lingkungan Hidup (IKLH) DKI Jakarta menunjukkan kecenderungan menguat secara bertahap. Upaya pengurangan emisi tidak hanya berfokus pada kendaraan pribadi, tetapi juga pada peremajaan dan elektrifikasi transportasi umum. Penggunaan armada bus listrik TransJakarta, misalnya, menjadi bagian penting dari strategi pemerintah daerah untuk mengurangi polusi sekaligus meningkatkan kualitas layanan transportasi publik.

Masyarakat sebagai penerima kebijakan menunjukkan bahwa manfaat yang paling dirasakan saat ini adalah manfaat praktis dan langsung, terutama berupa insentif dan kemudahan mobilitas. Kehadiran infrastruktur pengisian daya yang semakin luas juga memperkuat persepsi manfaat bagi masyarakat yang sudah beralih ke kendaraan

listrik. Akan tetapi, masyarakat menyampaikan bahwa manfaat terkait penurunan polusi udara belum dirasakan secara langsung, meskipun insentif seperti bebas ganjil genap sudah membantu.

c. Budaya

Penerapan kebijakan subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta belum optimal seluruhnya tetapi sudah menunjukkan arah kesesuaian dengan dimensi budaya, dengan memberikan insentif, pemerintah berupaya mempengaruhi pola pikir masyarakat yang sensitif terhadap harga dan biaya operasional. Dari sudut pandang budaya, ini menunjukkan adanya upaya adaptasi kebijakan terhadap karakteristik masyarakat Jakarta, yang cenderung rasional dan mempertimbangkan efisiensi finansial. Masyarakat menegaskan bahwa pemerintah tidak melakukan sosialisasi khusus, melainkan menggunakan pendekatan visual melalui pengenalan transportasi umum listrik.

Langkah ini pada satu sisi cukup efektif karena mempengaruhi persepsi masyarakat melalui pengalaman langsung. Namun di sisi lain, pendekatan ini lebih berfokus pada perubahan budaya penggunaan transportasi umum, bukan pada perubahan budaya penggunaan kendaraan pribadi listrik. Dengan cakupan infrastruktur yang semakin lengkap, rasa percaya masyarakat terhadap keandalan kendaraan listrik pun meningkat, menjadikannya

pilihan transportasi yang semakin relevan untuk masa kini dan masa depan.

Gambar 2 Data Persebaran SPKLU di DKI Jakarta



Sumber : Terra Charge Indonesia (2025)

Perkembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia menunjukkan lompatan signifikan, terutama melalui perluasan infrastruktur pengisian daya yang dilakukan oleh PLN.

d. Aparatur Pelaksana

Penerapan kebijakan subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta sudah cukup selaras dengan dimensi aparatur pelaksana, aparatur pelaksana telah menjalankan sebagian besar tugasnya sesuai ketentuan, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu diperkuat agar kebijakan ini memberikan dampak yang lebih optimal bagi masyarakat maupun lingkungan. Aparatur tidak hanya memahami alur implementasi kebijakan, tetapi juga mampu bekerja secara sinergis dengan dinas lain yang terkait.

Pemprov DKI Jakarta juga aktif melakukan pemantauan terhadap implementasi kebijakan ini. Pemantauan dilakukan untuk

memastikan bahwa setiap kegiatan dan program berjalan sesuai rencana serta menghasilkan dampak yang diharapkan. Komunikasi antar instansi menjadi kunci penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan ini. Koordinasi yang baik antara dinas-dinas terkait membuat pelaksanaan kebijakan dapat berjalan lebih efektif dan saling melengkapi.

Koordinasi ini menjadi faktor penting karena kebijakan kendaraan listrik melibatkan berbagai sektor, mulai dari transportasi, lingkungan, hingga administrasi fiskal. Aparatur pelaksana memahami batasan kewenangan dan mampu menyesuaikan pelaksanaan kebijakan dengan kerangka regulasi nasional. Pembagian peran yang jelas antara pusat dan daerah membuat proses implementasi kebijakan berjalan lebih terstruktur dan mengurangi potensi tumpang tindih tugas. Dari sisi transparansi, aparatur pemerintah DKI Jakarta juga dinilai telah melaksanakan kebijakan secara terbuka.

e. Anggaran

Penerapan kebijakan subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta sudah cukup selaras dengan dimensi anggaran, pemerintah pusat telah menyiapkan alokasi dana yang cukup untuk mendukung implementasi program kendaraan listrik, termasuk bagi pemerintah daerah. Pemerintah daerah tampak telah mengantisipasi kebutuhan anggaran tidak hanya untuk subsidi dan insentif fiskal,

tetapi juga untuk aspek teknis lain yang berhubungan dengan ekosistem kendaraan listrik. Pemerintah tampak konsisten melakukan pemantauan berkala setiap bulan. Pemerintah daerah tampaknya telah mengantisipasi hal tersebut melalui perencanaan anggaran yang matang, serta menganggap insentif sebagai investasi jangka panjang untuk mengurangi emisi dan memperbaiki kualitas udara.

Salah satu aspek yang mendapat perhatian khusus dalam evaluasi adalah dampak kendaraan listrik terhadap penurunan gas emisi. Pemerintah pusat dan daerah terus memonitor apakah penggunaan kendaraan listrik memberikan kontribusi nyata dalam mengurangi tingkat polusi udara, terutama dari sektor transportasi yang menjadi salah satu penyumbang emisi terbesar. Melalui mekanisme evaluasi yang konsisten, pemerintah dapat memastikan bahwa program kendaraan listrik tidak hanya sekedar berjalan, tetapi benar-benar mendukung pencapaian tujuan lingkungan hidup dan kualitas udara yang lebih baik. Pemerintah pusat juga telah menyiapkan rencana anggaran untuk aspek yang tidak kalah penting, yaitu pengelolaan limbah B3 dari baterai kendaraan listrik. Baterai yang telah habis masa pakainya termasuk kategori limbah berbahaya dan beracun, sehingga memerlukan sistem pengelolaan khusus agar tidak menimbulkan risiko

lingkungan. Penyediaan anggaran ini menunjukkan bahwa pemerintah tidak hanya fokus pada percepatan adopsi kendaraan listrik, tetapi juga memikirkan dampak jangka panjangnya.

Faktor-Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Subsidi Kendaraan Listrik Gubernur No. 38 tahun 2023

Faktor-Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Subsidi yang ditemukan dalam penelitian ini yakni faktor Komunikasi, faktor Sumber Daya, faktor Disposisi dan faktor Struktur Birokrasi.

a. Komunikasi

Dimensi komunikasi dalam implementasi Pergub 38 Tahun 2023 terbukti menjadi faktor penghambat yang cukup signifikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat sebagai penerima kebijakan tidak mendapatkan informasi yang memadai mengenai subsidi kendaraan listrik. Penelitian menunjukkan bahwa pemerintah belum melakukan sosialisasi yang masif atau terstruktur. Aparatur memang melakukan sosialisasi melalui berbagai media, namun tidak menjangkau masyarakat luas, terutama individu yang menjadi calon pengguna kendaraan listrik. Masyarakat justru lebih banyak mengetahui kebijakan ini dari media sosial, bukan dari kanal pemerintah. Kondisi ini menunjukkan perlunya upaya edukasi yang lebih luas agar

masyarakat tidak hanya mengetahui tujuan kebijakan, tetapi juga memahami manfaat dan cara memanfaatkannya, sehingga partisipasi publik dalam mendukung transportasi rendah emisi dapat meningkat. Kondisi ini menegaskan pentingnya keberlanjutan program subsidi serta penguatan edukasi kepada publik. Dengan peningkatan pemahaman, masyarakat tidak hanya mengetahui keberadaan subsidi, tetapi juga terdorong untuk berpartisipasi dalam program kendaraan rendah emisi.

b. Sumber Daya

Berdasarkan temuan penelitian, implementasi Pergub 38 Tahun 2023 tidak sepenuhnya mengalami hambatan, namun terdapat beberapa aspek sumber daya yang berpotensi menjadi hambatan jangka panjang apabila tidak ditangani secara optimal. Aparatur di Dinas Perhubungan maupun Dinas Lingkungan Hidup telah memiliki pemahaman dasar mengenai mekanisme kendaraan listrik, dampak emisi, serta kebijakan pusat dan daerah. Proses administrasi dan pengawasan subsidi dapat berjalan karena adanya SDM yang cukup dan telah menjalankan koordinasi lintas sektoral. Namun, isu SDM muncul pada kebutuhan tenaga ahli khusus, terutama terkait pengelolaan limbah baterai B3 yang menjadi konsekuensi jangka panjang.

Pemerintah daerah juga menyadari adanya tantangan lain, yaitu terkait

sampah baterai kendaraan listrik. Baterai memiliki umur pakai terbatas, rata-rata sekitar 8 tahun, dan setelah habis masa pakainya akan menjadi limbah yang termasuk kategori B3. Dinas Lingkungan Hidup menekankan perlunya perencanaan pengelolaan limbah baterai ini agar tidak menimbulkan masalah lingkungan baru, sekaligus memastikan bahwa keberhasilan dalam menurunkan polusi udara tidak diikuti oleh pencemaran lain. Peningkatan jumlah kendaraan listrik di Jakarta secara otomatis akan meningkatkan kebutuhan listrik untuk pengisian baterai. Hal ini menjadi perhatian penting karena pertumbuhan kendaraan listrik tidak hanya berdampak pada sektor transportasi, tetapi juga pada konsumsi energi listrik secara keseluruhan.

c. Disposisi

Berdasarkan temuan lapangan dan pernyataan para narasumber, dapat disimpulkan bahwa dimensi disposisi memang menjadi salah satu faktor penghambat dalam implementasi subsidi kendaraan listrik di DKI Jakarta. Aparatur belum menunjukkan sikap proaktif dalam memberikan informasi kepada masyarakat. Disposisi seharusnya mencerminkan kesadaran aparatur terhadap urgensi kebijakan. Namun, dari penelitian terlihat bahwa pemerintah belum memberikan informasi strategis mengenai manfaat kendaraan listrik.

Kurangnya sosialisasi dari pemerintah mengenai kebijakan kendaraan listrik membuat banyak masyarakat tidak sepenuhnya memahami tujuan maupun manfaat dari program ini. Warga merasa bahwa tanpa upaya mencari informasi secara mandiri, mereka tidak akan mengetahui adanya kebijakan atau insentif yang diberikan. Minimnya penyampaian informasi resmi membuat sebagian masyarakat hanya mengetahui sebatas isu umum terkait penurunan emisi, tanpa pemahaman lebih mendalam tentang implementasinya. Pemerintah belum banyak menjelaskan secara konkret mengenai kelebihan kendaraan listrik, hal ini membuat masyarakat tidak memiliki cukup referensi untuk menilai manfaat kendaraan listrik secara objektif, sehingga minat untuk beralih menjadi relatif rendah.

d. Struktur Disposisi

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa dimensi struktur birokrasi dalam implementasi Pergub 38 Tahun 2023 tidak menjadi faktor penghambat, melainkan menjadi faktor pendukung implementasi. Narasumber menyatakan bahwa pembagian tugas telah dilakukan langsung oleh Pemprov DKI, pernyataan ini menunjukkan tidak ada tumpang tindih tugas antar lembaga dan setiap dinas memahami perannya, terutama Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup. Wawancara menggambarkan bahwa struktur pengerjaan sudah ditetapkan,

namun tidak dijelaskan secara rinci sejauh mana SOP atau mekanisme teknis benar-benar mencakup seluruh aspek implementasi subsidi. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah melakukan pengawasan berkala, namun efektivitasnya sangat bergantung pada kecepatan respon terhadap persoalan yang muncul.

SARAN

- a. Tingkat pemahaman masyarakat terhadap detail kebijakan masih rendah karena komunikasi pemerintah belum menjangkau publik secara optimal.
- b. Budaya masyarakat yang masih sangat bergantung pada kendaraan berbahan bakar fosil menjadi tantangan dalam mendorong perubahan menuju transportasi rendah emisi.
- c. Sumber daya manusia dinilai cukup dalam melaksanakan prosedur administratif, namun masih perlu penguatan kapasitas teknis khususnya terkait aspek lingkungan dan pengawasan.
- d. Hambatan teknis terkait perawatan baterai dan kurangnya bengkel resmi khusus kendaraan listrik menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap keberlanjutan penggunaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansah, R., & Susilawati, S. (2023). Dampak kendaraan listrik terhadap lingkungan dan sumber daya alam: Isu mutakhir dalam transportasi berkelanjutan. *ZAHRA: Journal of Health and Medical Research*, 3(1), 208–211.
- DPRD Provinsi DKI Jakarta. (2024). Jakarta butuh regulasi khusus subsidi mobil listrik. <https://dprd-dkijakartaproprov.go.id/jakarta-butuh-regulasi-khusus-subsidi-mobil-listrik/>
- JDIH Provinsi DKI Jakarta. (2019). Dokumen peraturan gubernur DKI Jakarta. <https://jdih.jakarta.go.id/dokumen/detail/3446>
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. (2022). Sambut era peralihan teknologi baru melalui kendaraan listrik. <https://www.esdm.go.id/en/berita-unit/directorate-general-of-electricity/sambut-era-peralihan-teknologi-baru-melalui-kendaraan-listrik>
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2025). Jabodetabek alarm polusi: KLHK–BPLH bergerak serentak, tak ada ruang bagi pencemar udara. <https://kemenlh.go.id/news/detail/jabodetabek-alarm-polusi-klhbpplh-bergerak-serentak-tak-ada-ruang-bagi-pencemar-udara>
- Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. (2023). Subsidi kendaraan listrik berbasis baterai dimulai 20 Maret 2023. <https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/berita-daerah/subsidi-kendaraan-listrik-berbasis-baterai-dimulai-20-maret-2023>
- PLN. (2025). Penuhi kebutuhan pelanggan, PLN sukses tambah jumlah SPKLU hingga 299% di seluruh Indonesia sepanjang 2024. <https://web.pln.co.id/media/siaran-pers/2025/02/penuhi-kebutuhan-pelanggan-pln-sukses-tambah-jumlah-spklu-hingga-299-di-seluruh-indonesia-sepanjang-2024>
- Prastyono, A., & Sandrina, F. (2023). Subsidi kendaraan bermotor listrik berbasis baterai: Seberapa besar dampak terhadap masyarakat Indonesia? *Jurnal Ilmiah Edunomika*, 8(1). <https://doi.org/10.29040/jie.v8i1.11602>