
ANALISIS KOMPARASI KEBIJAKAN SUBSIDI PAJAK MOBIL LISTRIK DI INDONESIA DAN THAILAND

Salma Fitria Ramadhani¹; Irna Dewi²; Natania Putri Anindra³; Nur Issanti⁴; Juang Abdi Muhammad⁵

Universitas Diponegoro

1salmafitriaramadhani@students.undip.ac.id ; 2irnadewi@students.ac.id ;

3nataniaputrianindra@students.ac.id ; 4nurissanti@students.ac.id ;

5juangabdimuhammad@lecturer.undip.ac.id

ABSTRAK

Perkembangan teknologi di industri roda empat sekarang ini, yang terus dikembangkan, dalam upaya meningkatkan efektivitas penggunaan bahan bakar dan menyediakan bahan bakar alternatif yang bisa digunakan manusia. Mobil listrik hadir dalam bentuk kendaraan yang sepenuhnya atau sebagian tenaga digerakkan secara elektronik. Salah satu kebijakan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penjualan listrik adalah dengan memberikan subsidi pajak. Subsidi pajak merujuk pada pengurangan atau penghapusan pajak yang diberikan oleh pemerintah untuk mendorong penggunaan atau pembelian barang tertentu. perkembangan teknologi di industri roda empat sekarang ini, yang terus dikembangkan, dalam upaya meningkatkan efektivitas penggunaan bahan bakar dan menyediakan bahan bakar alternatif yang bisa digunakan manusia.

Kata Kunci : Kebijakan, Mobil Listrik, Subsidi Pajak

COMPARATIVE ANALYSIS OF ELECTRIC CAR TAX SUBSIDY POLICIES IN INDONESIA AND THAILAND

ABSTRACT

Current technological developments in the four-wheeled industry continue to be developed in an effort to increase the effectiveness of fuel use and provide alternative fuels that can be used by humans. Electric cars come in the form of vehicles that are fully or partly electronically driven. One policy that can be implemented to increase electricity sales is by providing tax subsidies. Tax subsidies refer to tax reductions or eliminations provided by the government to encourage the use or purchase of certain goods. Technological developments in the four-wheeled industry are currently being developed, in an effort to increase the effectiveness of fuel use and provide alternative fuels that can be used by humans.

Keywords: Policy, Electric Car, Tax Subsidies

PENDAHULUAN

Perubahan iklim menjadi tantangan global, peningkatan suhu global telah memicu perubahan iklim diberbagai belahan dunia, dan salah satu faktor utama yang berkontribusi pada masalah ini adalah emisi karbon. Emisi ini merujuk pada pelepasan gas, panas dan cahaya ke atmosfer. Dengan kata lain, emisi karbon adalah pelepasan karbon dioksida (CO₂) ke udara, yang mana dapat berdampak secara tidak langsung pada lingkungan, kesehatan serta kestabilan ekonomi.

Terutama emisi karbon dari transportasi yang berperan besar dalam masalah ini, Dalam Laporan *Statistical Review of World Energy* menunjukkan bahan bakar fosil global dan emisi energi mencapai titik tertinggi dengan total 35,8 miliar metrik ton emisi karbon (CO₂) dari bahan bakar fosil (Forrest, 2023). Ini menunjukkan bahwa emisi CO₂ global dari bahan bakar fosil telah mencapai level tertinggi yang berdampak pada perubahan iklim, sehingga peralihan kendaraan yang lebih ramah lingkungan diperlukan.

Dengan perkembangan teknologi di industri roda empat sekarang ini, yang terus dikembangkan, dalam upaya meningkatkan efektivitas penggunaan bahan bakar dan menyediakan bahan bakar alternatif yang bisa digunakan manusia. Mobil listrik hadir dalam bentuk kendaraan yang sepenuhnya atau sebagian tenaga digerakkan secara elektronik. Basis tenaga bersumber pada baterai yang dapat diisi ulang, Energi mekanik yang dihasilkan dari baterai

tersebut mampu menggerakkan kendaraan listrik sehingga kendaraan bisa berjalan.

Mola (2019) mengemukakan bahwa mobil listrik terbagi empat kategori. Pertama *Hybrid Electric Vehicle* (HEV) yang dilengkapi dengan satu motor listrik dan mesin pembakaran sebagai penggerak. Mobil jenis ini tidak memerlukan stasiun pengisian, tetapi efisien dalam konsumsi bahan bakar berkat teknologi baterai. Kedua, *Plug-in Electric Vehicle* (PHEV), yaitu mobil hibrida yang memiliki satu motor listrik dan satu mesin maupun colokkan listrik, memberikan keunggulan dalam pengisian daya. Ketiga, *Battery Electric Vehicle* (BEV) adalah mobil listrik yang sepenuhnya bergantung pada tenaga listrik sebagai sumber penggerak utama, dengan pengisian daya hanya melalui soket. Terakhir, *Fuel Cell Electric Vehicle* (FCEV) beroperasi dengan motor listrik yang mendapat tenaga dari hidrogen, bukan dari baterai.

Saat ini, penjualan listrik secara global semakin meningkat. (IEA, 2023) mengemukakan penjualan mobil listrik mencapai 9,5 juta unit, yang berarti naik 30% dibandingkan dengan tahun 2022, yang artinya ada peningkatan yang besar dalam penjualan. Menurut laporan *Counterpoint*, Thailand memimpin pangsa pasar penjualan kendaraan listrik tipe BEV penjualan terbesar dalam kawasan Asia Tenggara sebesar 10,05% dari total penjualan kendaraan 50.347 unit dalam kurun waktu 9 bulan dan di awal Januari hingga April tahun 2024 masih tercatat sebagai penjualan terbanyak dengan peningkatan 41,8% dibandingkan dengan

periode sebelumnya, tentunya ini menunjukkan bahwa Thailand tetap menjadi pusat utama bagi industri kendaraan listrik di Asia Tenggara. Meskipun nilai pasar mobil listrik telah meningkat 41,8% namun penggunaan mobil listrik di Thailand masih relatif rendah sekitar 90.000 BEV yang terdaftar di otoritas transportasi yang menunjukkan adanya kelebihan pasokan yang disebabkan kebijakan subsidi pajak dengan insentif besar-besaran dari pemerintah yang mendorong impor dan penjualan (Putra, 2023).

Hal ini berbanding terbalik dengan negara Indonesia yang menempati posisi ketigatas terbesar penjualan sekaligus pengguna terbesar. Indonesia yang menempati posisi ketiga terbesar penjualan sekaligus pengguna terbesar. Indonesia mengalami pertumbuhan dari tahun ke tahun dengan total penjualan mobil listrik mencapai 69.763 unit, meningkat sekitar 237% dibandingkan dengan tahun 2022 dan di tahun 2024 kembali mengalami kenaikan 177,32% dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2023 (8.310 unit) dengan model Wuling dan BYD sebagai pilihan terlaris (Putra, 2023).

Meskipun penjualan mobil listrik lebih rendah dibandingkan Thailand, Indonesia memiliki basis pengguna yang lebih besar dan terus berkembang. Ini didukung dengan kebijakan pemerintah terkait pengurangan PPN dari 11% menjadi hanya 1% untuk kendaraan listrik yang memenuhi syarat. Namun, meskipun ada peningkatan yang signifikan, penjualan mobil listrik ini masih jauh

dibelakang penjualan mobil konvensional yang secara keseluruhan mencapai 560.619 unit hingga Agustus 2024, dimana mobil listrik hanya berkontribusi sekitar 4,11% dari total penjualan. (Naurah, 2023)

Salahsatu kebijakan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penjualan listrik adalah dengan memberikan subsidi pajak. Subsidi pajak merujuk pada pengurangan atau penghapusan pajak yang diberikan oleh pemerintah untuk mendorong penggunaan atau pembelian barang tertentu. Menurut Purnama (2016), menyatakan subsidi pajak adalah bantuan pemerintah kepada masyarakat yang menjadi target penerima subsidi.

Dalam pemaparan diatas, perbedaan kebijakan subsidi pajak antara Indonesia dan Thailand menciptakan dinamika berbeda dalam pasar kendaraan listrik. Thailand, meski memimpin dalam total penjualan, menghadapi tantangan dalam penerapan kebijakan, sedangkan Indonesia dengan kebijakan yang lebih proaktif mampu menciptakan basis pengguna yang lebih besar meskipun penjualannya masih berada dibawah Thailand. Ini menyoroti pentingnya strategi kebijakan dalam mendorong pertumbuhan sektor mobil listrik di masing-masing negara tentang bagaimana kedua negara menerapkan subsidi pajak dan dampaknya terhadap adopsi kendaraan listrik.

METODE

Analisis komparasi subsidi pajak ,obil listrik antara Indonesia dan Thailand dilakukan dengan pendekatan penelitian

normatif, yang berfokus pada kajian terhadap peraturan dan kebijakan yang mengatur insentif pajak untuk kendaraan listrik di kedua negara. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana masing-masing negara menerapkan subsidi pajak sebagai strategi untuk mendorong adopsi kendaraan listrik. Populasi yang diteliti mencakup semua peraturan dan kebijakan yang ada, dengan sampel yang terdiri dari dokumen hukum, laporan pemerintah, serta studi terdahulu yang relevan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, yang didasarkan pada pengumpulan dan analisis data dari sumber-sumber, seperti jurnal ilmiah, buku yang relevan, dan berita web instan yang berfokus pada kajian aturan hukum dan kebijakan yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Subsidi

Kebijakan subsidi adalah kebijakan pemerintah untuk memberikan bantuan keuangan atau dukungan kepada masyarakat, yayasan, atau badan tertentu. Bantuan ini diberikan untuk mendorong atau menjaga aktivitas tertentu, seperti memajukan aktivitas ekonomi, menekan harga barang produksi lokal, atau mempromosikan kebaikan sosial. Pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan Undang-Undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal balik yang langsung dapat ditunjukkan dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum. Pajak ada yang langsung diterima oleh masyarakat

dan ada yang tidak diterima oleh masyarakat. Jenis-jenis pajak adalah Pajak Penghasilan (PPH), Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), pajak pertambahan Nilai (PPN).

Seperti dalam kebijakan subsidi pajak dalam penggunaan kendaraan listrik, kebijakan ini bertujuan untuk mendorong masyarakat beralih ke kendaraan listrik, tetapi juga memiliki dampak positif yang lebih luas bagi masyarakat dan lingkungan. Pemberian subsidi pajak, Pemerintah dapat mengurangi beban biaya yang ditanggung oleh pengguna Listrik. Hal ini dapat dilakukan melalui pengurangan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) atau insentif pajak lainnya yang berkaitan dengan pembelian atau kepemilikan kendaraan Listrik. Di Beberapa negara telah dalam Kawasan Asia Tenggara telah menerapkan kebijakan penggunaan kendaraan seperti Thailand dan Indonesia.

Kebijakan Subsidi Pajak di Thailand

Program subsidi kendaraan listrik di Thailand sudah dimulai sejak 2022 berdasarkan Perjanjian Perdagangan Bebas ASEAN-China. Program itu bertujuan agar mobil listrik lebih terjangkau. Pemerintah Thailand menawarkan subsidi hingga 150.000 baht (sekitar Rp 68 juta) per unit kendaraan listrik. Perjanjian tersebut juga menghapuskan tarif atas kendaraan listrik impor asal China yang akan dijual di Thailand. Syaratnya perusahaan itu harus memproduksi mobil listrik di Thailand sejumlah mobil yang telah diimpor sejak 2022. Produksi lokal mobil listrik di Thailand harus dimulai tahun ini.

Kebijakan Subsidi Pajak di Indonesia

Kebijakan pemerintah terkait subsidi mobil listrik telah menjadi fokus sejak diberlakukannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019. Dalam Perpres tersebut, terdapat tahapan yang jelas terkait pemberian subsidi berdasarkan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN).

TKDN minimum yang ditetapkan adalah 40% hingga tahun 2023. Kemudian, TKDN tersebut akan ditingkatkan menjadi 60% hingga tahun 2029, dan meningkat lagi menjadi 80% mulai tahun 2030 dan seterusnya. Dalam praktiknya, insentif diberikan melalui pemotongan pajak pertambahan nilai (PPN) sesuai dengan TKDN. Hal ini diatur lebih lanjut dalam Peraturan Kementerian Keuangan Nomor 38 Tahun 2023. Besaran insentif PPN ditetapkan berdasarkan tingkat TKDN yang dicapai oleh produsen kendaraan listrik. Sebagai contoh, untuk kendaraan dengan TKDN 20% seperti bus, insentif PPN yang diberikan adalah sebesar 5%, sedangkan untuk kendaraan dengan TKDN 40% seperti bus dan mobil, insentif PPN yang diberikan adalah sebesar 10%. Melalui kebijakan ini, pemerintah berupaya untuk mendorong industri otomotif dalam meningkatkan tingkat lokalisasi produksi, sehingga dapat mengurangi ketergantungan pada impor komponen dan memperkuat ketahanan ekonomi nasional. Selain itu, mobil listrik subsidi ini juga diharapkan dapat merangsang pertumbuhan pasar kendaraan listrik dengan membuatnya lebih terjangkau bagi konsumen.

Perpres 55/2019 juga menyebutkan bahwa masing-masing Kementerian/Lembaga terkait harus menerbitkan aturan turunan paling lambat 1 tahun sejak Perpres 55/2019 disahkan. Hasil penelitian

menemukan bahwa aturan turunan tersebut telah diterbitkan, sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perindustrian No. 27 Tahun 2020 tentang Spesifikasi, peta jalan pengembangan, dan ketentuan penghitungan nilai tingkat komponen dalam negeri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai
2. Peraturan Menteri Perindustrian No.28 Tahun 2020 tentang KBLBB dalam keadaan terurai lengkap dan keadaan terurai tidak lengkap. Mengatur tentang tata cara keadaan terurai lengkap (CKD) dan keadaan terurai tidak lengkap (ICKD) pengujian kelayakan jalanan KBLBB
3. Peraturan Menteri ESDM No. 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan infrastruktur pengisian listrik untuk kendaraan bermotor listrik berbasis baterai.
4. Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 8 Tahun 2020 tentang Perhitungan dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor. Merupakan payung hukum bagi pemerintah daerah untuk memberikan insentif pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor bagi masyarakat yang membeli kendaraan listrik.
5. Peraturan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2020 tentang Pengujian fisik kendaraan bermotor dengan motor penggerak menggunakan motor listrik. Mengatur tentang pengujian kelayakan jalanan KBLBB.

6. Peraturan Menteri Perdagangan No. 100 Tahun 2020 Tata cara dan spesifikasi impor bahan baku lithium.
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2020 tentang Kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik.
8. Tanda Sah KBLBB, Keputusan Korps Lalu Lintas Polri No. 5 Tahun 2020 tentang Tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) KBLBB. Mengatur tentang proses pengadaan TNKB khusus KBLBB

Analisis Komperansi Kebijakan Subsidi Pajak Motor Listrik di Indonesia dan Thailand

Pemerintah Thailand memberikan subsidi untuk mobil listrik berdasarkan kapasitas baterai. Mobil CKD dan CBU dengan kapasitas 10–30 kilowatt-jam akan menerima guyuran subsidi sebesar 70.000 Baht, atau sekitar Rp30 juta. Mobil listrik dengan kapasitas lebih dari 30 kilowatt-jam akan menerima relaksasi sebesar 150.000 Baht, atau sekitar Rp66 juta, dan motor listrik seharga 18.000 Baht, atau sekitar Rp7 juta. Adapun, pembebasan bea impor untuk komponen utama kendaraan listrik seperti baterai, motor traksi, kompresor untuk EV baterai, sistem manajemen baterai, unit kontrol penggerak, dan gigi reduksi antara 2022-2025.

Pemerintah Indonesia telah menetapkan subsidi motor listrik sebesar Rp7 juta untuk 200.000 unit, dengan tujuan mengkonversi 50.000 motor hingga akhir 2023. Menteri Keuangan Sri Mulyani menyatakan bahwa untuk mobil listrik dengan TKDN 40%, bantuan pemerintah akan berupa pemotongan pajak pertambahan nilai (PPN) sebesar 10%,

dengan PPN yang ditanggung hanya 1%. Selain berbeda dari skema bantuan, hak istimewa ini juga berlaku untuk mobil listrik yang diimpor secara utuh atau CBU unit. Ada pengurangan bea masuk sebesar empat puluh persen untuk CBU yang dibanderol sebesar hingga 2 juta baht dan pengurangan dua puluh persen untuk kendaraan dengan harga antara 2 juta dan 7 juta baht dari 2022 hingga 2023. Selain itu, cukai impor dikurangi dari 8 persen menjadi 2 persen, yang diperkirakan akan menambah 7.000 EV pada tahun pertama.

Sebagai informasi, asosiasi kendaraan listrik Thailand (EVAT) mencatat 96.182 unit kendaraan listrik pada tahun lalu, dengan model BEV 20.816 dan HEV 64.035. Sebuah perbedaan yang mencolok juga terjadi dalam beberapa kebijakan pajak subsidi mobil listrik di Indonesia, yaitu terdapat dari kebijakan pajak tidak langsungnya.

Tabel komparasi kebijakan subsidi mobil listrik Indonesia dan Thailand

Kebijakan	Indonesia	Thailand
1. PPN	-PPN bersifat objektif dan tidak kumulatif -Tarif PPN sebesar 11%	Pajak Pertambahan Nilai (PPN) tidak dikenakan atas barang yang diimpor ke Thailand. - Tarif PPN lebih rendah dari 10%.
2.PPnBM (Pajak	Berdasarkan Pasal 8	

Penjualan Atas Barang Mewah)	Undang-Undang No. 42 tahun 2009, tarif paling tinggi adalah 200%. Namun, apabila pengusaha mengekspor barang kena pajak yang tergolong mewah, mereka akan dikenai pajak dengan tarif 0% untuk PPnBM paling rendah 10% (sepuluh persen).			urusan di bidang investasi. Pengusaha wajib membuat dokumen pemberitahuan impor barang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang kepabeanan; dan laporan realisasi PPnBM ditanggung Pemerintah. Dokumen pemberitahuan impor barang wajib mencantumkan, nomor dan tanggal surat persetujuan pemanfaatan insentif impor, kode fasilitas impor, c. merk, tipe dan varian, nomor rangka, dan kode Hannonized System (HS).	
3. Cukai	Ditanggung pemerintah dengan dibuktikan dengan surat persetujuan pemanfaatan insentif impor dan/atau penyerahan KBL Berbasis Baterai Roda Empat yang diterbitkan oleh menteri yang menyelenggarakan	cukai impor mobil listrik di Thailand dikurangi dari 8 persen menjadi 2 persen, yang diperkirakan akan menambah 7.000 EV pada tahun pertama			

4. Pajak Impor	Tidak dikenakan pajak	<p>-Di bawah perjanjian bilateral antara Thailand dan China, mobil listrik yang diimpor dari China menikmati tarif pajak 0%.</p> <p>-mobil listrik yang diimpor dari Jepang dikenakan tarif pajak 20% - 80%</p> <p>-Mobil listrik dari Eropa dikenakan tarif 80%.</p> <p>-mobil listrik dari Korea Selatan dikenakan tarif 40</p>
----------------	-----------------------	---

pertumbuhan pasar kendaraan listrik di dalam negeri. Strategi-strategi yang diambil oleh Pemerintah Thailand diantaranya adalah dengan memberikan insentif pajak yang signifikan bagi pembeli dan produsen mobil listrik, berprioritas pada pengembangan infrastruktur pengisian daya, mendorong investasi asing serta kemitraan dengan produsen mobil listrik global, pemberian subsidi kepada konsumen, dan penetapan target yang ambisius dalam produksi lokal kendaraan listrik.

1. Insentif pajak yang signifikan

Salah satu strategi utama yang diambil Thailand adalah memberikan insentif pajak yang signifikan bagi pembeli dan produsen mobil listrik. Dilansir dari KCMG Thailand 2024, pemerintah Thailand memberikan kebijakan insentif kendaraan listrik (EV) diantaranya yaitu hak istimewa pengurangan bea masuk untuk BEV CBU yang diimpor untuk uji pasar, pengurangan pajak cukai, dan subsidi pajak cukai.

Dikutip dari KCMG Thailand 2024, Dalam menyusul resolusi Komite Kebijakan Kendaraan Listrik Nasional ("Dewan EV") 3/2564 dan 1/2565 untuk meluncurkan "Paket Insentif Pajak EV", sebagaimana didukung oleh resolusi Kabinet tanggal 15 Februari 2022, Kementerian Keuangan dan Departemen Cukai, belakangan ini mengeluarkan pemberitahuan untuk menerapkan Paket EV (untuk tahun 2022-2025), dengan tujuan untuk merangsang permintaan BEV dengan menyamakan harga BEV dan kendaraan bermesin pembakaran internal. Misalnya, Pemerintah Thailand memberikan pengurangan pajak cukai, yakni Pajak Barang Mewah (Excise Tax) untuk mobil listrik murni (Battery Electric Vehicle atau BEV) diturunkan secara drastis dari 8%

Keunggulan Strategi Kebijakan Subsidi Pajak Mobil listrik di Thailand

Thailand merupakan salah satu negara di Asia Tenggara yang menyumbang kontribusi cukup besar untuk penjualan mobil listriknya. Thailand telah menerapkan berbagai kebijakan yang dapat dijadikan sebagai referensi oleh Indonesia dalam rangka percepatan

menjadi hanya 2% untuk mobil penumpang BEV dan 0% untuk truk pikap BEV sedang menunggu peraturan cukai untuk melaksanakan pedoman kebijakan.

Kemudian untuk subsidi pajak cukai, Departemen Cukai di Thailand telah mengumumkan paket subsidi cukai sepeda motor listrik, truk pikap, dan mobil penumpang. Kebijakan – kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi harga kendaraan listrik sehingga lebih terjangkau bagi konsumen, terutama di tengah upaya untuk menekan emisi karbon dan mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil. Jika Indonesia mengadopsi kebijakan serupa, seperti pengurangan atau bahkan penghapusan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk kendaraan listrik, pasar otomotif listrik domestik dapat berkembang dengan cepat. Pengurangan pajak ini akan memberikan insentif bagi konsumen untuk beralih ke kendaraan yang lebih ramah lingkungan.

2. Berprioritas pada pengembangan infrastruktur pengisian daya

Pengembangan infrastruktur pengisian daya juga menjadi salah satu kunci dalam mendorong adopsi kendaraan listrik. Thailand telah membangun jaringan stasiun pengisian daya cepat (fast charging) di wilayah-wilayah strategis, seperti pusat kota dan sepanjang rute-rute utama transportasi. Infrastruktur yang memadai ini sangat penting untuk memberikan kepercayaan kepada pengguna kendaraan listrik terkait aksesibilitas pengisian daya. Indonesia, yang masih dalam tahap awal pengembangan infrastruktur kendaraan listrik, bisa meniru model ini dengan mempercepat pembangunan stasiun pengisian daya listrik.

Selain itu, pemerintah juga dapat bekerja sama dengan sektor swasta dan perusahaan energi untuk memperluas jaringan ini, terutama di kota-kota besar dan kawasan industri. Dalam hal ini, pemerintah Indonesia diharapkan dapat mempercepat pengembangan infrastruktur pengisian daya mobil listrik juga agar minat pembeli terhadap mobil listrik semakin meningkat.

3. Mendorong investasi asing serta kemitraan dengan produsen mobil listrik global

Thailand juga sangat berfokus dalam mendorong investasi asing dan kemitraan dengan produsen mobil listrik global. Pemerintah Thailand telah menciptakan lingkungan investasi yang menarik melalui insentif pajak dan kemudahan perizinan bagi produsen mobil listrik yang ingin membuka pabrik di Thailand. Hal ini tidak hanya mempercepat produksi kendaraan listrik, tetapi juga menciptakan lapangan pekerjaan baru dan mendukung pembangunan ekonomi lokal.

Strategi ini dapat dipelajari dan dijadikan sebagai contoh oleh Indonesia dengan memberikan insentif serupa, seperti keringanan pajak, pengurangan tarif impor komponen, serta menawarkan fasilitas-fasilitas lain kepada produsen mobil listrik. Hal ini akan membantu memperkuat posisi Indonesia sebagai pusat produksi kendaraan listrik di Asia Tenggara, mengingat potensi pasar Indonesia yang besar.

4. Pemberian subsidi kepada konsumen

Dalam strategi ini, Thailand memberikan subsidi langsung kepada konsumen yang membeli mobil listrik, sehingga harga mobil menjadi lebih terjangkau dan daya beli masyarakat meningkat. Skema ini menciptakan daya

tarik tambahan bagi konsumen untuk beralih dari mobil berbahan bakar konvensional ke kendaraan listrik. Indonesia bisa meniru kebijakan ini dengan memberikan potongan harga langsung atau subsidi tunai kepada pembeli mobil listrik, terutama pada tahap awal penetrasi pasar kendaraan listrik. Hal ini bisa dilakukan dengan memanfaatkan dana dari pengurangan subsidi bahan bakar fosil yang dialihkan untuk mendukung transisi energi hijau.

5. Penetapan target yang ambisius dalam produksi lokal kendaraan listrik

Thailand menetapkan target ambisius dalam produksi kendaraan listrik lokal dengan tujuan 30% dari total produksi mobil di tahun 2030 adalah kendaraan listrik. Target ini menggerakkan seluruh ekosistem industri untuk beradaptasi dengan tren global elektrifikasi. Indonesia dapat mengambil langkah serupa dengan menetapkan target yang jelas dan realistis untuk produksi kendaraan listrik dalam negeri. Pemerintah Indonesia bisa mendorong perusahaan otomotif domestik untuk meningkatkan kapasitas produksi mobil listrik dan mengutamakan penggunaan komponen lokal, sehingga tidak hanya meningkatkan daya saing industri otomotif nasional tetapi juga mendukung pengurangan defisit neraca perdagangan.

SIMPULAN

Seiring dengan berkembangnya teknologi, penjualan dan pemakaian kendaraan listrik khususnya mobil listrik kian meningkat. Dalam hal ini, kebijakan dalam suatu negara sangat berperan penting terhadap percepatan pengembangan mobil listrik. Salah satu

negara yang dapat dijadikan sebagai komparasi dengan Indonesia di Asia Tenggara adalah Thailand. Negara tersebut diketahui telah berhasil meningkatkan jumlah penjualan dan konsumen mobil listrik melalui kebijakan-kebijakan yang diterapkan.

Dapat disimpulkan perbedaan utama kebijakan subsidi pajak mobil listrik di Indonesia dengan Thailand terletak pada signifikansi insentif pajak yang diberikan. Pemerintah Thailand menggunakan strategi pemberian insentif pajak serta subsidi pajak yang lebih signifikan dibanding Indonesia. Selain itu, pengembangan infrastruktur pendukung untuk kendaraan listrik juga menjadi salah satu penghalang yang menjadikan Indonesia selangkah lebih belakang dari Thailand.

Hal ini dikarenakan pembangunan fasilitas pengisian daya mobil listrik belum merata di sebagian besar wilayah-wilayah Indonesia, saat ini masih terdapat di kota-kota yang besar saja seperti Jakarta dan Surabaya. Dalam hal ini pemerintah Indonesia diharapkan mampu untuk terus konsisten dalam percepatan pengembangan dan pemerataan infrastruktur kendaraan listrik, serta memaksimalkan subsidi dan insentif pajak dalam rangka meningkatkan pengguna kendaraan listrik sebagai upaya pengurangan emisi karbon.

REKOMENDASI

Dengan melibatkan sektor swasta. Ketiga, memberikan insentif fiskal bagi produsen yang membangun pabrik

kendaraan listrik di Indonesia serta mendorong penggunaan komponen lokal. Keempat, memberikan subsidi langsung kepada konsumen berupa potongan harga untuk membuat mobil listrik lebih terjangkau. Rekomendasi yang kami berikan ini diharapkan mampu mempercepat adopsi kendaraan listrik, mendukung keberlanjutan energi, dan mengurangi emisi karbon di Indonesia.

REFERENSI

- Aditya, A. P., & Terapan, M. E. (2024). Kebijakan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) dalam Transisi Energi di Indonesia. *Jurnal Analisis Kebijakan Ekonomi*.
- Forrest, R. (2023). *Statistical Review of World Energy 2023*. Energy Transition Insititute.
- IEA. (2023). *Trends in Electric Cars*. IEA.
- Naurah, N. (2023). *Penjualan Mobil Listrik di Indonesia Makin MASif, Capai 17 Ribu Unit Pada 2023*. goodstats.id.
- Putra, N. M. (2023). *Penjualan Naik 237%, Ini Merek Mobil Listrik Terlaris Sepanjang 2023*. Bisnis.com.
- Putra, N. M. (2023). *Pertumbuhan Penjualan Mobil Listrik Global Melambat Sepanjang 2023*. Bisnis.com.
- "Thailand's Incentives for Electric Vehicles (EV)." KPMG, [kpmg.com/th/en/home/insights/2022/05/th-tax-news-flash-issue-130.html](https://www.kpmg.com/th/en/home/insights/2022/05/th-tax-news-flash-issue-130.html). Accessed 05 Oct. 2024.
- View of Inovasi Kendaraan Listrik Sebagai Upaya Meningkatkan Kelestarian Lingkungan Dan Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Hijau Di Indonesia*, online-journal.unja.ac.id/JSEL/article/view/30229/17514. Accessed 05 Oct. 2024.
- www.cnbcindonesia.com/research/20240216160606-128-515130/subsidi-kendaraan-listrik-hanya-dinikmati-orang-kaya-ini-hitungannya. Accessed 05 Oct. 2024.
- Utami, Irza, Donny Yoesgiantoro, and Nugroho Adi Sasongko. "Implementasi kebijakan kendaraan listrik indonesia untuk mendukung ketahanan energi nasional." *Ketahanan Energi* 8.1 (2022).
- www.cnbcindonesia.com/news/20240222070313-4-516588/sri-mulyani-bebaskan-pajak-impor-mobil-listrik-ini-hitungannya. Accessed 05 Oct. 2024.
- Yuniza, M. E., Eka Pratama, W. B., & Ramadhaniati, R. C. (2021). Indonesia's Incentive Policies on Electric Vehicles: The Questionable Effort from the Government. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 434-440.