



Review Pengawasan Pelaksanaan Kebijakan Kendaraan Listrik di Indonesia

- Tantangan Percepatan Adopsi Kendaraan Listrik di Indonesia-

Sripeni Inten Cahyani
Anggota Pemangku Kepentingan DEN – Kalangan Industri

Disampaikan dalam FGD Tantangan Percepatan Adopsi Kendaraan Listrik di Indonesia, Kompas.id

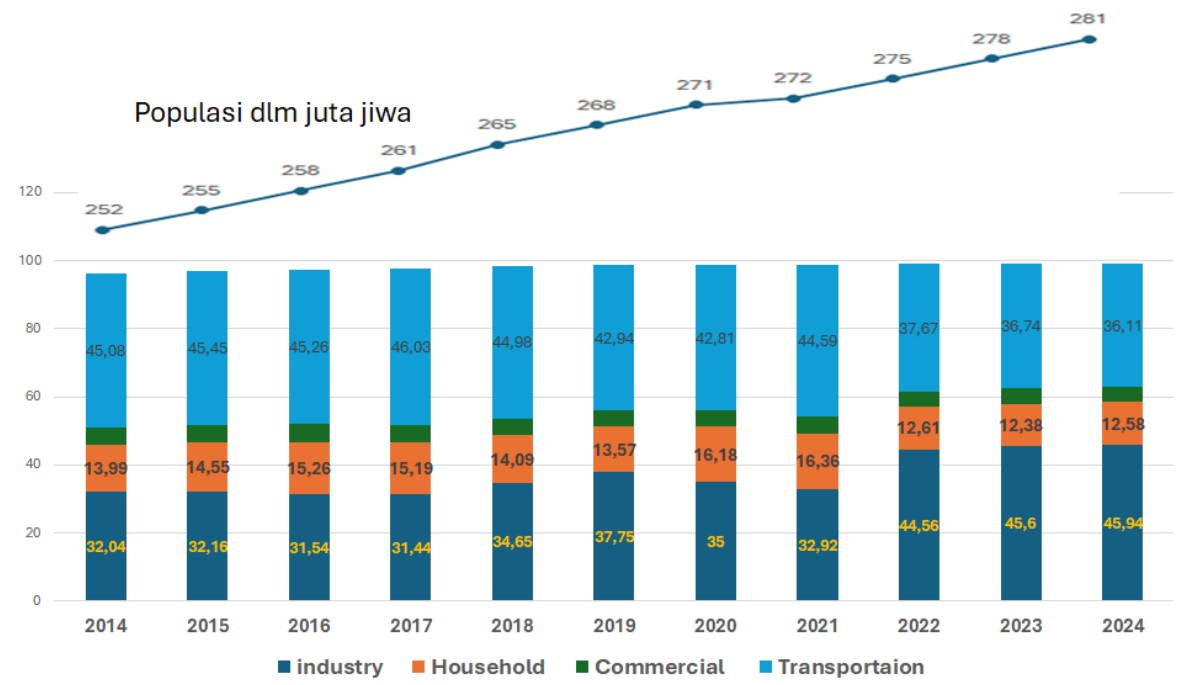
8 April 2026



- 1. Urgensi Program Kendaraan Listrik**
- 2. Arah Kebijakan Dan Peta Jalan
Kendaraan Listrik**
- 3. Peluang dan Tantangan Penguatan
Ekosistem Kendaraan Listrik Indonesia**



Beban Pemerintah Sektor Energi Bidang Transportasi



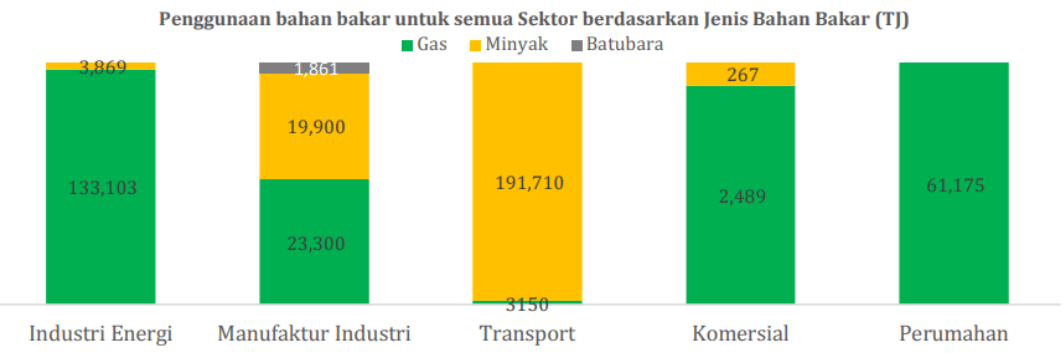
- 1. **Konsumsi energi di sektor Transportasi berada di peringkat kedua** terbesar setelah konsumsi energi sektor Industri, sedangkan multiplayer efek ekonomi sektor transportasi tidak sebesar sektor industry.
- 2. Kenaikan konsumsi BBM berasal dari kenaikan konsumsi sektor transportasi , dimana jumlah kendaraan meningkat dari 141 juta di tahun 2021 menjadi 164 juta di tahun 2024 . **Jumlah Sepeda Motor mencapai 83% total kendaraan.**

	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024
Konsumsi BBM Nasional (Juta barel)	391,60	426,30	428,10	532,00
Produksi Minyak Nasional (Juta Barel)	252,00	251,10	258,90	212,00
Import BBM Transportasi (Juta Barel)	138,90	175,20	169,20	201,00
ICP APBN (USD/ Barel)	73,36	76,66	75,51	82,00
Kurs APBN (Rp/ USD)	14.269	15.731	15.416	15.000
Harga solar subsidi (Rp/liter)	5.150	6.800	6.800	6.800
harga pertalite subsidi (Rp / liter)	7.650	10.000	10.000	10.000
Subsidi dan Komenasai BBM (Rp Trilyun)	76,30	285,10	144,50	138,00
PNBP Migas (Rp Trilyun)	96,62	148,54	116,98	110,90
Total PNBP KESDM (Rp Trilyun)	182,60	348,65	299,53	269,60
Kendaraan BBM (Juta unit)	141,9	153,3	160,3	164,0
Sepeda Motor (Juta unit)	120,0	127,8	133,0	137,0

- 3. **Indonesia net import BBM di sektor transportasi** , mengalami kenaikan 20% di th 2024, kemampuan produksi menurun, konsumsi meningkat.
- 4. Konsumsi BBM dibandingkan kemampuan produksi Dalam Negeri sebesar 1,5 kali di tahun 2021 naik menjadi 2,5 x di tahun 2024.
- 5. **Negara menanggung beban keuangan subsidi dan kompensasi BBM transportasi diatas Rp 100 Trilyun.** Tahun 2021 sebesar Ro 76,3 Trilyun naik menjadi Rp 285 Trilyun di tahun 2022 , turun menajdi Rp 138 Trilyun di tahun 2024
- 6. **Besaran Subsidi dan kompensasi BBM sejak tahun 2019 – 2024 +/- Rp 719 Trilyun diatas PNBP Migas +/- Rp 659 Trilyun**



Dampak Transportasi terhadap Emisi GRK dan Kualitas Udara Perkotaan

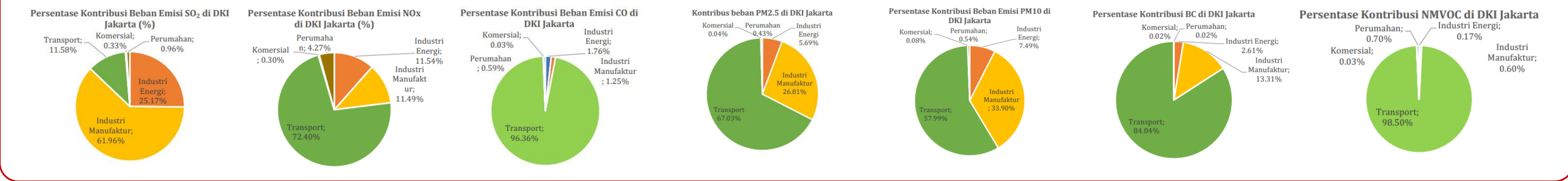


1. Di Perkotaan, Sumber energi Minyak paling besar dimanfaatkan di Sektor Transportasi. **Manusia dan moda transportasi sangat dekat sehingga exposure risk polusi udara bagi kesehatan lebih tinggi dibandingkan sumber polusi udara berasal dari industry.**
2. Sumber Energi Minyak penyumbang emisi pencemar udara terbesar (Nox, CO, PM 2.5, PM 10) dibandingkan sumber energi dari Batubara dan gas. berkontribusi lebih dari 60% dari Sektir Transportasi.

Sumber : laporan Inventarisasi Emisi Pencemar Udara DKI Jakarta 2020

Ref. Profil Penggunaan Bahan Bakar di DKI Jakarta berdasarkan Jenis di setiap sektor

Ref. Prosentase Kontribusi Beban Emisi Udara DKI Jakarta tahun 2020



	Propinsi	Mobil	Bus	Truk	Sepeda Motor	Total
1	Jawa Barat	2.980.773	36.679	779.518	24.260.590	28.057.560
2	Jawa Tengah	1.741.611	39.734	700.639	19.838.639	22.320.623
3	Jawa Timur	5.588.804	48.012	816.582	20.246.077	26.699.475
4	DKI	2.336.960	379.981	527.841	9.376.276	12.279.058
5	Banten	1.066.756	13.883	252.329	7.499.678	8.832.646
6	sumatera Utara	872.015	10.541	333.530	7.169.777	8.385.863
7	Bali	569.311	16.611	195.797	4.756.197	5.537.916
8	Sulawesi Selatan	660.750	6.123	249.085	4.719.350	5.635.308
9	Lampung	370.097	3.734	203.540	3.852.887	4.430.258
10	SumSelatan	478.605	7.456	356.840	3.763.804	4.606.706
	Total Indonesia	20.907.972	308.613	6.474.088	145.247.429	172.938.093

1. Fokus utama pengendalian Polusi udara sektor transportasi di Perkotaan yaitu dari **sepeda motor**.
2. Jumlah Sepeda Motor **Di DKI Jakarta sebesar 9,3 juta unit** atau 6,5% terhadap Total sepeda motor th 2025 sebesar 145 Juta unit.

Sumber : BPS 2025



Konversi Sepeda Motor Penggerak Motor Bakar menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai

Sepeda Motor Konvensional



Sepeda Motor Listrik konversi





Dampak Konversi Sepeda Motor Listrik pada Ekonomi Nasional

Jumlah kendaraan di Indonesia th 2024 = 164 juta unit

Total konsumsi BBM = 532 juta barel , Import BBM = 201 juta barel

Subsidi dan Kompensasi BBM = Rp 138 Trilyun , PNBP Migas Rp 110 Trilyun

Sepeda motor di Indonesia tahun 2024 = 137 Juta unit

Bila 1 liter per hari = 137 Juta liter per hari = 862 ribu barel / hari

❑ Bila ICP \$ 70/ barel maka beban import BBM sepeda motor = \$ 60,3 Juta / hari setara Rp 965 Milyar / hari (Akan mengalami kenaikan Rp 426 Milyar/ hari jika ICP mencapai USD 100/barel)

❑ Bila kompensasi Rp 1000/ liter maka beban keuangan negara untuk kompensasi pertalite Rp 137 Milyar / hari (akan mengalami kenaikan Rp 274 Milyar / hari jika kompensasi naik menjadi Rp 3000/ liter akibat Kurs)

Beban keuangan negara atas import BBM dan kompensasi Pertalite 137 juta unit sepeda motor sebesar Rp 1,1 Trilyun / hari . Atau Rp 8.000 / unit / hari

Bila pemerintah berikan Insentif Rp 7 Juta / unit untuk meng konversi sepeda motor BBM menjadi listrik, maka ;

Asumsi 1000 unit sepeda motor dikonversi dengan masa manfaat 3 tahun (25 hari x 12 bulan x 3 tahun) dengan pemberian insentif Rp 7 Milyar

Manfaat 1000 unit motor dikonversi dalam 3 tahun =

❑ Hemat kompensasi @Rp 1000/ liter = Rp 1 juta / hari = Rp 900 juta/ 3 tahun

❑ Hemat import @ICP 70USD/barel, kurs Rp 16.500 = Rp 7,2 Juta / hari = Rp 6,5 Milyar / 3 tahun

❑ *Total penghematan pemerintah dalam 3 tahun = Rp 7,4 Milyar*

❑ Penurunan emisi CO2 setara 1,9 kg / hari (jarak tempuh 30-40 km) , total 1900 kg / hari = 1710 ton CO2 dalam 3 tahun

❑ Dampak perputaran ekonomi nasional : *[perkiraan Rp 18,4 Milyar + peluang investasi lebih dari Rp 10 milyar]*

- Tambahan **belanja pemerintah (G)** Rp 7 Milyar → mendorong pelaku usaha jasa bengkel Rp 500 ribu/ unit = Rp 500 Juta
→ transaksi komponen converter lokal 40% Rp 2,8 milyar
- Tambahan **Konsumsi masyarakat (C)** beli baterai Rp 7 juta / unit total Rp 7 milyar atau sewa baterai Rp 150.000 - 200.000/ bulan per unit atau program CSR BUMN / korporasi
- **Lapangan kerja** bagi bengkel = 10 bengkel konversi @3 orang / unit motor di konversi selama 4 bulan dalam 1 tahun = **30 orang per 1000 unit motor**
- **Penghematan masyarakat** Rp 10.000 – Rp 2.000 = Rp 8000 / hari untuk jarak tempuh 30-40 km / hari atau Rp 7,2 juta dalam 3 tahun/ unit = Rp 7,2Milyar
- **Potensi Investasi (I)** masuk dalam Pembangunan industri komponen sepeda motor listrik , alat uji , baterai speda motor listrik dll
- Tambahan konsumsi listrik 1,2 kwh / unit / hari x 1000 unit = 1200 kwh / hari setara Rp.1 juta / hari setara Rp 900 juta dalam 3 tahun
- **Peluang Investasi (I)** pengembangan listrik EBT (PLTS) = 1,2 kwh / unit / hari x 1000 unit → PLTS atap 9000 kwp x Rp 14 Juta / kwp = Rp 126 Milyar



1. Urgensi Program Kendaraan Listrik
2. Arah Kebijakan Dan Peta Jalan
Kendaraan Listrik
3. Peluang dan Tantangan Penguatan
Ekosistem Kendaraan Listrik Indonesia



Kebijakan & Peta Jalan KBLBB sebagai Bagian Program Strategis Nasional Mendukung Penurunan Emisi GRK

Kebijakan Jangka Panjang Pengurangan Emisi GRK

- UU 16 tahun 2016 Adopsi Komitmen Paris Agreement
- First NDC / National Determined Contribution 2016
Update NDC 2021
Enhanced NDC 2022
- Grand Strategy Energy Nasional (GSEN) 2020-2045 - tahun 2021
- UU 59 tahun 2024 – RPJPN 2025-2045
Kendaraan Listrik dalam tahapan 2025-2029
- KEN PP no 40 / 2025 sebagai pembaharuan PP 79/ 2015 Peta Jalan Transisi Energi 2060 a.l.memasukan Kendaraan listrik dalam tahapan 2025-2060
- Perpres 12 tahun 2025 tgl 10 Feb 2025 tentang RPJMN 2025-2029
- Belum spesifik menjabarkan target KBLBB
- Kepmen ESDM no 85 tahun 2025 tgl 5 Maret 2025 tentang RUKN / Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional Memuat peta jalan kendaraan listrik 2025 – 2060
- RUPTL PLN 2025-2034 (kepmen ESDM no 188 / 2025) Memasukan KBLBB dalam proyeksi demand listrik

Kebijakan Pendukung Kendaraan Listrik

- Perpres 55 th 2019 Percepatan KBLBB
- Permen Perhubungan 65 th 2020 jo 39/2023 Konversi sepeda motor ICE menjadi KBLBB
- Permen Perindustrian no 36 tahun 2021 ttg Pengembangan Industri kendaraan bermotor emisi rendah karbon
- Inpres 7 th 2022 tentang kewajiban penggunaan KBLBB untuk kendaraan operasional K/L Pemerintah Pusat & Daerah
- Perpres 79 tahun 2023 .perubahan atas Perpres 55/2019
- Insentif Pemerintah untuk KBLBB
- Permen Perindustrian 6 tahun 2023 jo no 21 tahun 2023 permen ESDM no 3 tahun 2023 jo. No 13/2023
- Permen Perindustrian 29 th 2023 ttg kendaraan EV (CKD, IKD)
- Permen Perindustrian 6 tahun 2022 jo no. 28 th 2023 tentang spesifikasi, peta jalan dan TKDN KBLBB
- Permen Perindustrian 37 tahun 2024
- *Perubahan Nomenklatur Kabinet Merah Putih*
- Permen KLH No 1375 tahun 2025 tentang Program Penilaian Peringkat Kinerja Perusahaan Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup (PROPER)

Diperlukan Inpres / kepres program Konvesi Sepeda Motor Listrik Nasional



Program Kendaraan Listrik di Grand Strategy Energy Nasional (GSEN) 2020-2040

* KBLBB – Kendaraan Listrik Berbasis Baterai

Draft Grand Strategi Energi Nasional – 29 Jan 2021

3A. PROGRAM KBLBB

STRATEGI DAN ASUMSI

	jumlah kendaraan (unit)	konsumsi energi (Juta KL)	konsumsi energi (Gwh)
	2030 2040	2030 2040	2030 2040
	2,2 9,5 (juta)	2,8 12,2	3969 17159
	13 42,7 (juta)	2 6,6	3973 13043

ASUMSI

Jarak tempuh kendaraan Mobil (49 km/hari), Motor (22 km/hari)

Bahan bakar Mobil (40 km/liter), Motor (15 km/liter)

Kebutuhan listrik Mobil (0.123 kWh/km), Motor (0.033 kWh/km)

MANFAAT NEGARA

- Penghematan Devisa 718 Triliun Rupiah akibat pengurangan volume impor BBM/crude 2086 bopd (2020-2040)
- Penghematan Subsidi 12.6 Triliun Rupiah (2020-2040)
- Investasi Non APBN

COST

Pembangunan SPKLU pada tahun 2030 sebesar 7.146 unit dan penambahan daya charging di rumah & kantor dengan estimasi biaya 7.4 Triliun Rupiah dari non APBN

Masih memerlukan insentif pembebasan pajak Pemda (BBNKB dan PKB)

BENEFIT



HEMAT BAHAN BAKAR

Penghematan bahan bakar sekitar Rp100.000/bulan (motor listrik) dan Rp320.000/bulan (mobil listrik)



TIDAK ADA POLUSI UDARA

Menurunkan emisi sebesar 27,1 juta tonCO2 pada tahun 2030



TIDAK ADA POLUSI SUARA



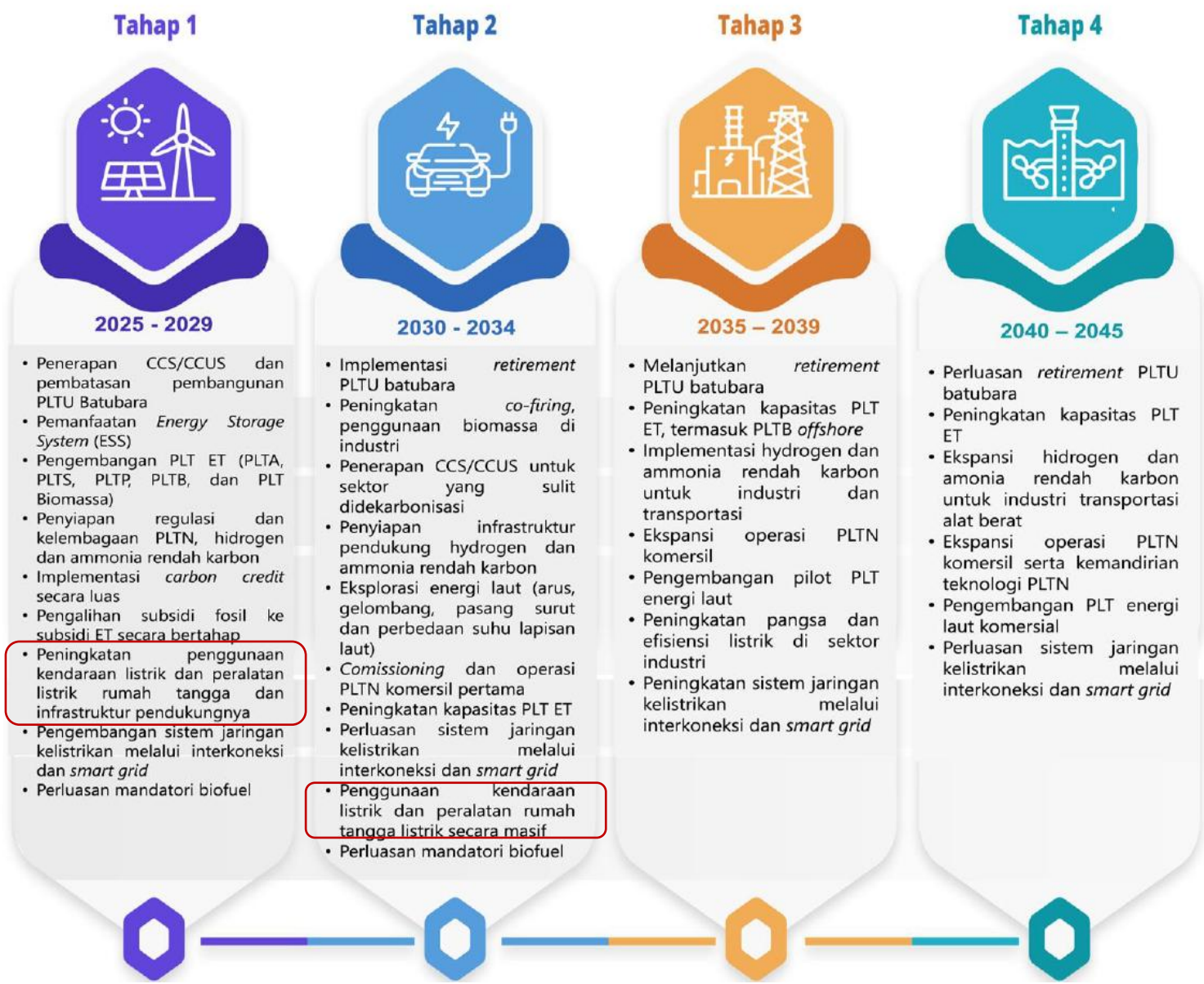
PERAWATAN LEBIH MUDAH

Tidak ganti oli, komponen kendaraan lebih sedikit



Program Kendaraan Listrik di RPJPN 2025 – 2045 dalam UU 59 tahun 2024

Gambar 4.2.3 Tahapan Transisi Energi





Peta Jalan Pemanfaatan Energi Sektor Transportasi

Peta Jalan Pemanfaatan Energi Final dalam Kebijakan Energi Nasional PP 40/2025

Jenis KBLBB	2030	2040	2050	2060
	87 – 95,6 Juta TOE	85,8 – 96,8 TOE	79,6 – 90,1 TOE	64,7 – 80 TOE

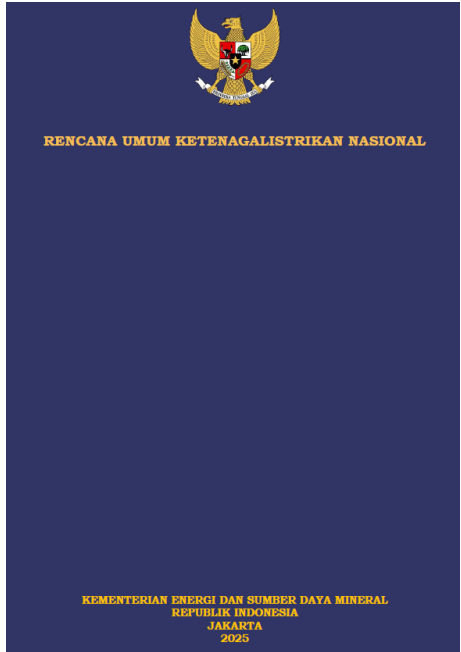
Tahun	Kebutuhan Energi Final	MTOE	Volume Kesetaraan	Bauran Energi Final
2025	TRANSPORTASI	75,2		30,3%
	- Listrik	0,2	2,3 TWh	
	- Gas	2,6	282,1 MMSCFD	
	- BBM	62,8	75,3 Juta KL	
	- Bioenergi	9,6	11,0 Juta KL	
2050	TRANSPORTASI	169,0		26,3%
	- Listrik	2,7	31,6 TWh	
	- Gas	11,9	1.290,9 MMSCFD	
	- BBM	123,2	148,0 Juta KL	
	- Bioenergi	31,2	36,6 Juta KL	

Peta Jalan pemanfaatan Energi Final di Sektor Transportasi pada Rencana Umum Energi Nasional (Perpres 22 / 2017)

Saat ini dalam proses Penyusunan Rancangan Pembaharuan RUEN

Peta Jalan Kendaraan Listrik dalam Kepmen ESDM no 85 tahun 2025 tentang Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional

Jenis KBLBB	2030	2035	2040	2050	2060
Mobil	0,4-0,6 jt	0,8-0,9 jt	4,7-5 jt	12,4-13,4 jt	23,7-25,6 jt
Sepeda Motor	2,9-3,8 jt	5,5-5,7 jt	31,3-33,5 jt	82,9-89,2 jt	165,6-170,8 jt
Bus	4,5-6 ribu	8,8-9 ribu	50-53,6 ribu	133-143 ribu	252-273 ribu
Truk	81-107 ribu	156-161 ribu	889-952 ribu	2,3-2,5 juta	4,4-4,9 juta
Kereta Listrik	0,2-0,3 TWh	0,5 TWh	2,7-2,9 TWh	7,2-7,7 TWh	13,7-14,8 TWh





Kendaraan Listrik program strategis mencapai Proyeksi Demand Listrik dalam RUPTL PLN 2025-2034

Kepatuhan Regulasi

PP 14/2012 dan PP 25/2021

1. RUKN disusun berdasarkan KEN
2. RUPTL disusun berdasarkan RUKN

KEN telah disetujui oleh DPR-RI tanggal 5 Februari 2025.

RUKN telah ditetapkan oleh Menteri ESDM tanggal 5 Maret 2025.

RUPTL PLN telah memenuhi target bauran energi RUKN

Komitmen *enhanced* NDC* (2030)



1. Target pengurangan emisi pembangkit (Nasional): 155 Juta Ton CO₂
2. RUPTL PLN telah berkontribusi menurunkan emisi: 150 Juta Ton CO₂ (97%)
3. Tambahan kontribusi penurunan emisi akan berasal dari pembangkit *captive*

NDC: Nationally Determined Contribution

Mendorong Pertumbuhan Ekonomi 8%



Pokok-Pokok Pengembangan EBT



PLTA skala besar termasuk bendungan Kemen PU



PLTP di Sumatera, Jawa, Maluku dan Nusra



PLTS *floating* dilengkapi BESS dikembangkan masif di danau dan waduk.



PLTB *onshore* dan *offshore* di Utara dan Selatan Jawa, Kalsel, dan Sulsel



PLTN di Babel 250 MW dan Kalbar 250 MW



PLTAL (Arus Laut) di Nusra 40 MW (*pilot project*)



Cofiring Biomassa untuk peningkatan EBT dan penurunan emisi PLTU



1. Urgensi Program Kendaraan Listrik

2. Arah Kebijakan Dan Peta Jalan

Kendaraan Listrik

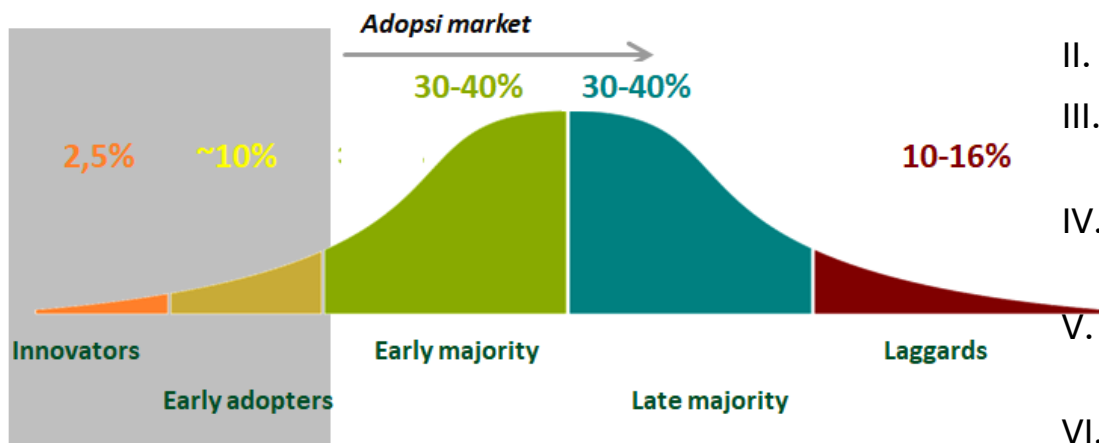
3. Peluang dan Tantangan Penguatan

Ekosistem Kendaraan Listrik Indonesia



Peluang Penguatan Ekosistem Kendaraan Listrik Indonesia

1. Peran Pemerintah sangat penting untuk mengurangi beban keuangan dari konsumsi energi final transportasi antara lain melalui program Kendaraan listrik berbasis baterai sesuai **Perpres 55/2019 yang diperbaharui Perpres 79/2023 tentang Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Darat dan Inpres 7 tahun 2022**
2. **INTERVENSI Pemerintah melalui APBN dalam bentuk kebijakan Pemberian INSENTIF Kendaraan listrik tahun 2023-2024** yaitu sebesar Rp 7 Juta / unit dari Kemenperin untuk pembelian sepeda motor listrik dan Rp 10 juta / unit dari KESDM bagi sepeda motor yang dikonversi menjadi sepeda motor listrik, telah memberikan **SIGNAL POSITIF bagi Investor dan Pelaku Usaha Lokal dan SANGAT berdampak pada pembentukan Ekosistem** kendaraan listrik
3. **Pembentukan Ekosistem** Kendaraan listrik secara berkelanjutan dapat **EFEKTIF** apabila jumlah kendaraan listrik mencapai **tahap EARLY ADAPTION yaitu 10% dari total populasi kendaraan** . Untuk itu **SANGAT PENTING menjaga KONSISTENSI pelaksanaan** kebijakan pendukung kendaraan listrik.
4. Perang Iran –Israel – USA berdampak signifikan pada ketersediaan pasokan BBM transportasi dan beban keuangan Negara dari Import BBM dan kenaikan ICP serta Kurs Valuta Asing .

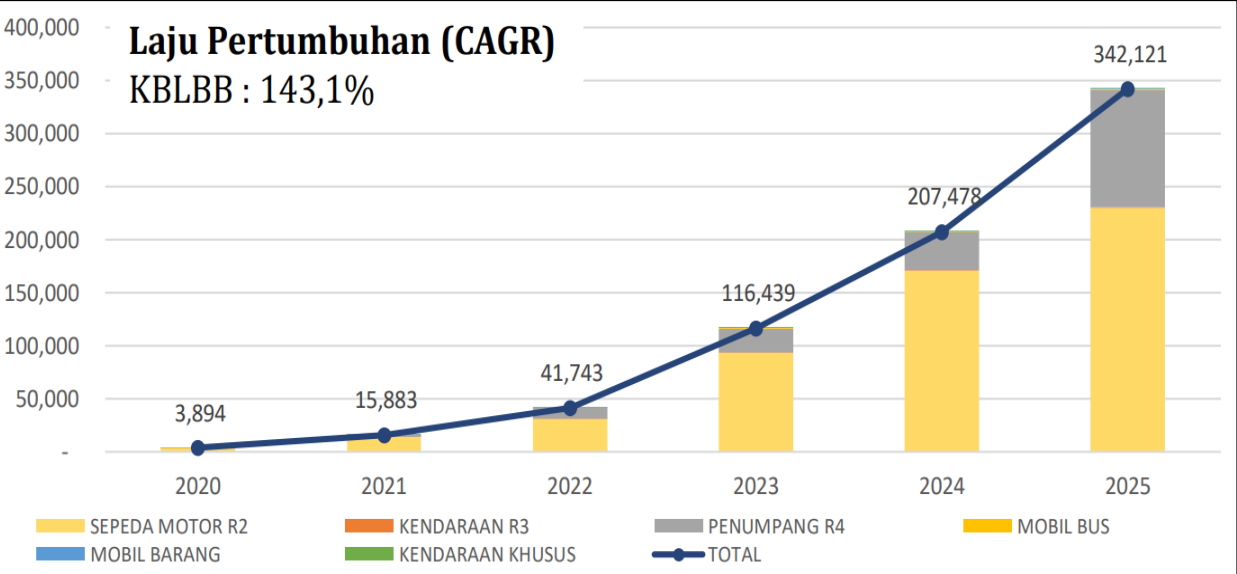


Dampak bagi Perekonomian dari kebijakan Insentif sepeda motor listrik :

- I. Menumbuhkan minat pengguna Kendaraan listrik , mendorong perkuatan ekosistem kendaraan listrik
- II. Transaksi dalam negeri minimal 40% setiap unit (barang dan jasa)
- III. Tumbuhnya industri sepeda motor listrik di Indonesia mencapai 54 pabrik dan industry komponen BLDC / dinamo , Controller , dan Packing Baterai (+/- 10 Perusahaan)
- IV. Tumbuhnya industri baterai sepeda motor : United Bateai, Phyllion, Greenway, mendorong pemanfaatan nikel dari Industri yang dibangun di Indonesia
- V. Tumbuhnya bengkel konversi semula 1 di tahun 2020 menjadi 43 bengkel di tahun 2024, dan lebih dari 300 bengkel binaan, membuka lapangan kerja
- VI. Pelatihan Pendidikan konversi motor listrik lebih dari 200 SMK dan lebih dari 600 pelajar di tahun 2023-2024 dan menambah portfolio Badan Layanan umum SMK dan bengkel sepeda motor UMKM.



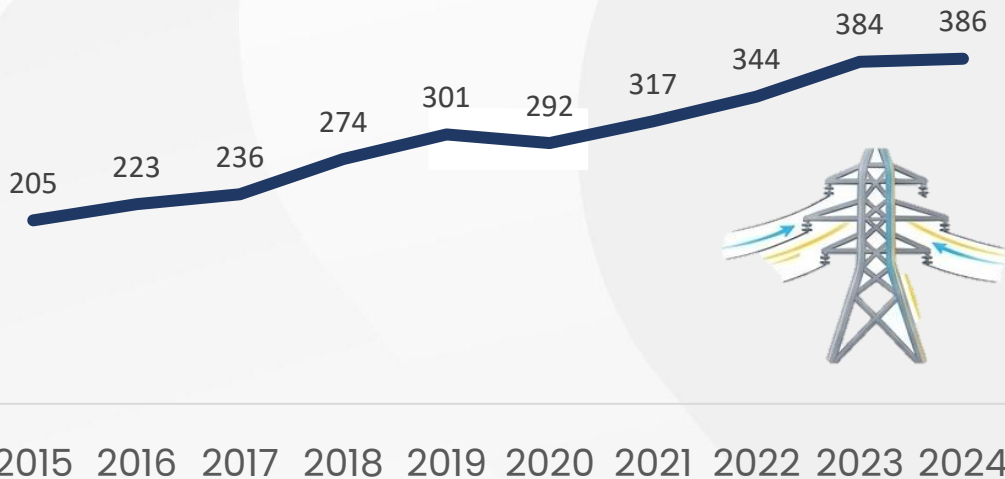
Realisasi Konsumsi Listrik dan Jumlah Kendaraan Listrik



JENIS KENDARAAN	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SEPEDA MOTOR R2	3,357	13,903	31,101	93,510	170,588	229,820
KENDARAAN R3	101	223	289	320	465	778
PENUMPANG R4	430	1,708	10,270	22,518	35,786	110,524
MOBIL BUS	6	43	77	80	412	723
MOBIL BARANG	-	6	6	10	224	273
KENDARAAN KHUSUS	-	-	-	1	3	3
TOTAL	3,894	15,883	41,743	116,439	207,478	342,121

Sumber: Kementerian Perhubungan

Konsumsi Listrik Sektor Transportasi (GWh)



- Konsumsi listrik di sektor transportasi terus mengalami peningkatan hingga mencapai 386 GWh di 2024.
- Indonesia mencatatkan pertumbuhan populasi KBLBB yang eksponensial dengan CAGR >140% dalam 5 tahun terakhir. Sepeda motor listrik bertindak sebagai penggerak utama (CAGR 158%), menandakan berhasilnya program percepatan pengembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia



Peluang Program Konversi Motor Listrik | Kontribusi Korporasi dalam Program Sustainable Development Goals



SDG 1 – Menurunkan Kemiskinan

Lapangan pekerjaan bagi lulusan SMK



SDG - 3 Kehidupan Sehat dan Sejahtera

kualitas udara bersih , pengurangan CO2 & PM 2.5



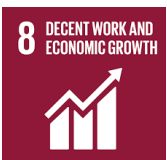
SDG 4 Pendidikan Berkualitas

*Modul konversi motor listrik dalam kurikulum
Memperkuat layanan pemeliharaan motor listrik
Pemahaman dasar speeda motor listrik*



SDG – 7 Energi Bersih dan Terjangkau

Penggunaan energi listrik untuk transportasi menggantikan BBM



SDG – 8 Pekerjaan Layak & Pertumbuhan Ekonomi

memperluas lapangan kerja , diversifikasi usaha bengkel motor , industry komponen converter kit dan industry baterai



SDG – 9 Industri Inovasi dan Infrastruktur

industry komponen converter kit dan industry baterai



SDG – 13 Penanganan Perubahan Iklim

Penurunan emisi gas rumah kaca



**Program Unggulan Sustainability Report
Korporasi**



Tantangan : KOMITMEN Pemerintah Pusat & Daerah dalam Akselerasi dan Penguatan Ekosistem Program Konversi Sepeda Motor BBM menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai



K. ESDM

1. Inisiasi Program Konversi Motlis
2. Dukungan APBN Konversi 350 unit sepeda motor Pemda
3. **Kebijakan pemberian insentif th 2023-2024**
4. **Ajakan Program Konversi Gratis kolaborasi CSR BUMN / korporasi sektor Energi & Pertambangan**

Usulan Kedepan :

- a. **Lanjutan Pemberian insentif di th 2026 -2029 untuk mencapai penetrasi 10% populasi**
- b. Lanjutkan ajakan ke BUMN / Korporasi sektor energi untuk kolaborasi konversi motlis



K. Perhubungan

1. Perbaiki mekanisme Uji Tipe
2. Akselerasi Perijinan Bengkel konversi
3. Peningkatan layanan akses uji tipe sepeda motor listrik hasil konversi (layanan on site , mobil uji, BPTD wilayah)
4. Program sidak Uji Emisi dan paket Konversi
5. Dukungan insentif dr PNBP untuk sertifikasi uji tipe

Usulan Kedepan :
Simplifikasi uji tipe fokus pengujian area hasil konversi

Dukungan tambahan SDM, Tools dan area unit layanan



Kepolisian RI

1. Standarisasi layanan perubahan surat kendaraan sepeda motor yang dikonversi menjadi listrik

Usulan Kedepan :
Kemudahan dan kecepatan layanan di masing masing samsat.



K. Dalam Negeri

1. Konsisten pelaksanaan inpres 7 th 2022 untuk penggunaan kKBLBB bg kendaraan operasional ASN

Usulan kedepan :
a. Kebijakan kota/ kabupaten percontohan
b. Dukungan APBN untuk kota percontohan . Cluster EV



K. Perindustrian

1. Mendorong industri nasional komponen converter kit dan industri jasa (bengkel / perakitan) dapat tumbuh
2. Standarisasi baterai dan socket sepeda motor listrik

Usulan Kedepan :
- Konsistensi pemenuhan TKDN untuk mendorong industri nasional tumbuh
- pemenuhan TKDN menjadi syarat memperoleh insentif



K. Dikti Saintek

1. Melanjutkan Program pelatihan bagi SMK / vokasi melalui kolaborasi dengan K/L dan Pemda dan swasta dalam APBN
2. Tambahan kurikulum wajib ttg KBLBB a/l. konversi motlis

Usulan kedepan :
a. Dukungan APBN untuk pelatihan konver motlis bagi instruktur dan SMK
b. Dukungan APBN untuk penguatan BLU SMK Otomotif menjadi bengkel konversi



K. Lingkungan Hidup

1. Konsistensi pelaksanaan kebijakan Konversi motlis dalam penilaian Proper (Kepmen no 1375 thn 2025)
2. Konsistensi pelaksanaan kebijakan langit Biru bagi penilaian kinerja Pemda

Usulan kedepan
a. Pengendalian Emisi Sepeda motor
b. Dukungan APBN dalam program KBLBB



K. Koperasi & UKM

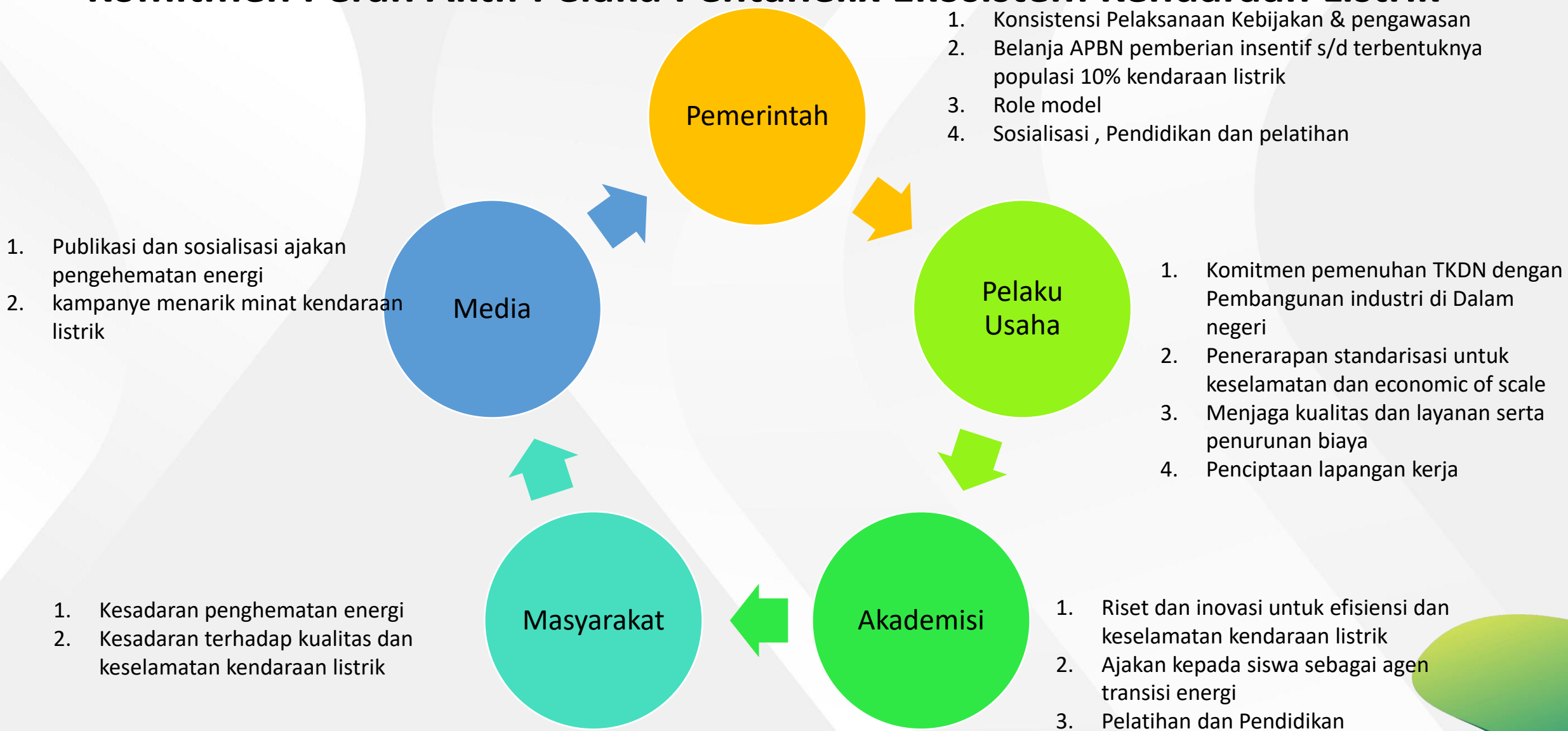
1. Dukungan APBN untuk keterlibatan koperasi dan UKM mendukung ekosistem KBLBB , a.l. konver motlis

Usulan kedepan
- Pelatihan konversi motlis dan penyediaan tools bengkel konversi

1. Pelaksanaan Inpres 7 tahun 2022 : konversi sepeda motor operasional K/L Pemerintah Pusat dan Daerah, serta BUMN
2. Penerapan Cluster / zona / pembatasan waktu sepeda motor listrik di Kota besar / Kota percontohan



Tantangan Komitmen Peran Aktif Pelaku Pentahelix Ekosistem Kendaraan Listrik





Tantangan : Konsistensi Transformasi Insentif untuk Pengembangan Ekosistem EV

Ekosistem EV di Indonesia sedang mengalami masa transisi. Beberapa insentif fiskal dari tahun 2025 telah berakhir, sementara pemerintah tengah merumuskan skema baru yang lebih berfokus pada penguatan industri lokal (TKDN) dan hilirisasi nikel.

• tidak berlaku

PPN DTP 10% (Mobil Listrik & Bus)

Status: Selesai per 31 Des 2025 (PMK 12/2025).
Dampak: Konsumen kini menanggung PPN **12%** (sebelumnya hanya bayar 1%). Ini menyebabkan kenaikan harga mobil listrik sekitar Rp20 juta hingga Rp90 juta tergantung model.

Subsidi Konversi Motor Listrik

Status: Dihentikan. Program bantuan biaya konversi dari motor BBM ke listrik tidak lagi mendapatkan pendanaan baru tahun ini.

Bebas Bea Masuk Impor CBU

Status: Selesai per 31 Des 2025 (PMK 62/2025).
Dampak: Impor Mobil utuh kini dikenakan tarif bea masuk normal (hingga 50%) kecuali bagi produsen yang memiliki komitmen investasi pabrik khusus.

Subsidi Motor Listrik Baru

Status: Tidak dilanjutkan untuk anggaran 2026.
Dampak: Kuota subsidi untuk pembelian motor listrik baru (untuk merek dengan TKDN 40%) sudah habis atau tidak mendapatkan alokasi di APBN 2026.

• masih berlaku

PKB & BBNKB 0%

Sesuai UU HKPD, pemilik EV murni dibebaskan dari pajak tahunan dan biaya balik nama di berbagai provinsi (seperti DKI Jakarta dan Jawa Barat).

Bebas Ganjil-Genap

Kendaraan listrik tetap mendapatkan pengecualian dari aturan pembatasan jalan di Jakarta.

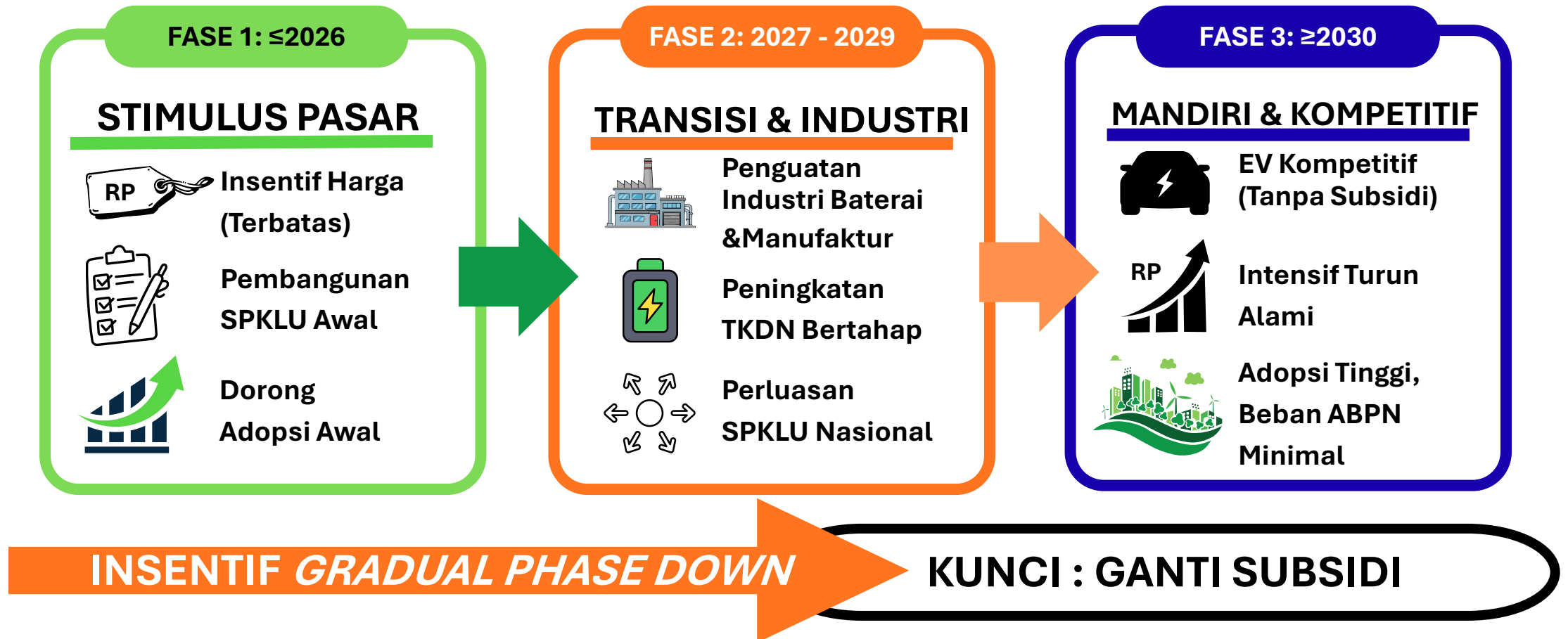
Diskon Tarif Listrik (PLN)

Diskon sebesar **30%** untuk pengisian daya di rumah (*home charging*) pada jam 22.00 – 05.00 melalui aplikasi PLN Mobile.

PPnBM 0%

Masih berlaku untuk kendaraan listrik murni yang diproduksi di dalam negeri (CKD/IKD) untuk menjaga daya saing terhadap mobil konvensional.

Tantangan KONSISTENSI & KOMITMEN Arah Kebijakan Insentif KBLBB



Keberhasilan kendaraan listrik ditentukan oleh sinkronisasi antara **penurunan subsidi secara bertahap** dan **penurunan biaya produksi secara struktural**, sehingga **adopsi tetap tumbuh tanpa membebani fiskal**.

KONSEP : Skema Transformasi Kebijakan KBLBB

Komponen	Fase 1: Stimulus (≤2025)	Fase 2: Transisi (2026-2029)	Fase 3: Mandiri (2030+)
Arah Kebijakan	Pembentukan pasar	Pergeseran ke industri	Kemandirian & daya saing
Peran Insentif	Dominan (subsidi tinggi)	Dikurangi bertahap (phase-down)	Dihapus
Fokus Utama	Mendorong adopsi awal	Menurunkan biaya produksi	Efisiensi & kompetisi
Instrumen Kebijakan	- PPnBM 0% - PPN DTP - Subsidi pembelian	- Insentif ↓ bertahap - TKDN 40% di 2026, 60% di 2027 - Insentif investasi	- Pajak karbon - Insentif inovasi - TKDN ≥80%
Industri Domestik	Mulai masuk	Scale-up & lokalisasi (baterai, manufaktur)	Mature & ekspor
Infrastruktur (SPKLU)	Awal (kota besar)	Ekspansi nasional	Optimal & merata
Harga EV	Turun (karena subsidi)	Naik sementara → turun (efisiensi)	Kompetitif alami
Impor CBU	Bebas bea masuk (dengan syarat)	Dikenakan pajak normal (kecuali ada komitmen investasi pabrikasi lokal)	Jumlah kuota impor terbatas
Adopsi EV	Naik cepat	Tetap tumbuh stabil	Tinggi (market-driven)
Ketergantungan Subsidi	Sangat tinggi	Menurun	Hampir nol
Beban Fiskal	Tinggi	Menurun	Minimal
Output Utama	Pasar terbentuk	Industri kuat	Ekosistem mandiri



TERIMAKASIH

