

## *Focus Group Discussion:*

# **“Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia”**

## *Event Report*

9 November 2022



## Daftar Isi

<b>1</b>	<b>Pendahuluan .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Tujuan .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b><i>Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia</i> .....</b>	<b>6</b>
	<i>A. Pembukaan dan Paparan Isu Pemantik .....</i>	<i>6</i>
	<i>B. Sesi Diskusi Terfokus .....</i>	<i>6</i>
	<i>C. Identifikasi Tantangan Pelaku Bisnis dalam Industri KBL BB .....</i>	<i>8</i>
	<i>D. Rencana dan Program Pemerintah Saat Ini .....</i>	<i>10</i>
<b>4</b>	<b>Kebutuhan Kebijakan untuk Mendorong Percepatan Industri KBL BB di Indonesia .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Daftar Kehadiran Acara “Peluncuran Gerakan Nol Karbon HIPMI” .....</b>	<b>15</b>

# 1 Pendahuluan

Pemerintah Indonesia mempunyai ambisi dalam program elektrifikasi kendaraan bermotor diawali dengan penerbitan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Sejalan dengan itu, pemerintah telah menetapkan target adopsi elektrifikasi kendaraan roda dua, roda empat, dan bus untuk transportasi publik. Pemerintah mencanangkan<sup>1</sup> di tahun 2040 semua penjualan kendaraan roda dua merupakan kendaraan bermotor listrik, disusul kendaraan roda empat di tahun 2050. Selain itu, terdapat pula target bahwa seluruh kendaraan transportasi publik di Indonesia akan bertenaga listrik pada tahun 2045<sup>2</sup>. Namun, jika dibandingkan dengan target yang ingin dicapai, adopsi kendaraan listrik di Indonesia saat ini masih sangat kecil. Sebagai ilustrasi, hingga bulan September 2022, adopsi kendaraan roda dua dan roda empat baru 0,17% dari target yang ingin dicapai di tahun 2030<sup>3</sup>.

Berdasarkan tolok ukur dari beberapa negara di dunia seperti China, India, dan Korea, dalam hal percepatan adopsi kendaraan listrik, negara-negara tersebut memberikan dukungan yang besar bagi sektor swasta untuk ikut terlibat. Di China, investasi dari sektor swasta sangat kuat. Meskipun pada awalnya masih banyak limitasi dalam kebijakan pemerintah sehingga sektor swasta enggan terlibat lebih jauh ke dalam pengembangan industri kendaraan listrik, Pemerintah China juga memberikan insentif fiskal berupa subsidi harga beli kendaraan listrik yang disalurkan kepada produsen kendaraan listrik untuk setiap penjualan yang dilakukan, subsidi pembangunan infrastruktur pengisian daya, serta sejumlah stimulus pajak. Di India, pemerintah setempat telah menetapkan peraturan dan *handbook* mengenai bisnis dan implementasi infrastruktur pengisian daya sehingga dapat mempermudah sektor swasta untuk terlibat dalam pengadaannya. Di Korea, pemerintah setempat memberikan bantuan subsidi untuk mendukung sektor swasta untuk terlibat dalam industri kendaraan listrik dan ekspansi infrastruktur pengisian daya.

Di Indonesia, pelibatan pengusaha di sektor swasta sangat dibutuhkan untuk mempercepat adopsi dan menumbuhkan ekosistem kendaraan listrik. Meskipun sudah banyak dukungan kebijakan pemerintah dalam program ini, namun masih ada sejumlah hambatan yang ditemui oleh sektor swasta untuk bisa masuk dan terlibat dalam bisnis yang berhubungan dengan kendaraan listrik, baik dalam industri pengadaan baterai, infrastruktur pengisian daya, produksi kendaraan listrik, maupun pengolahan limbah baterai.

---

<sup>1</sup> Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (2021), diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210805/44/1426526/tahun-2050-pemerintah-targetkan-seluruh-kendaraan-sudah-berbasis-listrik>

<sup>2</sup> Kementerian Perhubungan (2021), diakses dari <https://oto.detik.com/berita/d-5492385/tahun-2045-semua-angkutan-umum-di-indonesia-pakai-tenaga-listrik>

<sup>3</sup> Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (2021), diakses dari <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/tren-kendaraan-listrik-ke-depan-telah-disiapkan-sejak-dini>



**Kiri atas:** Ketua Lingkungan Hidup BPP HIPMI serta Ketua Pelaksana dan inisiator Gerakan Nol Karbon HIPMI, Muh. Aaron A. Sampetoding M.Bus., memberikan sambutan untuk peluncuran Gerakan Nol Karbon

**Kanan atas:** Ketua Bidang 5 BPP HIPMI, Robert Muda Hartawan, turut memberikan sambutan

**Kiri bawah:** Penandatanganan MOU Gerakan Nol Karbon HIPMI oleh Ketua Bidang 5 BPP HIPMI, Robert Muda Hartawan, dan PT Eco Solution Lombok, John Higson

**Kanan bawah:** Direktur ITDP Asia Tenggara, Faela Sufa, memaparkan isu pemantik “Analisis Kerangka Kebijakan Pendukung Rencana Elektrifikasi di Indonesia”

Badan Pengurus Pusat dan Badan Pengurus Daerah Jakarta Raya Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (HIPMI) berkolaborasi dengan The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia memberikan ruang diskusi untuk menjembatani dialog antara sektor swasta dan pemerintah agar isu ini dapat dibahas secara bersama, dalam upaya mendukung pelibatan sektor swasta dalam adopsi dan percepatan kendaraan listrik di Indonesia. Melalui “Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia”, HIPMI dan ITDP Indonesia mengundang sektor swasta dan pemerintah untuk berdialog perihal rencana dan target Pemerintah Indonesia terkait elektrifikasi dan mendukung pelibatan sektor swasta dalam adopsi dan percepatan kendaraan listrik di Indonesia.

*Focus Group Discussion* ini merupakan bagian dari acara Peluncuran Gerakan Nol Karbon yang diselenggarakan di Sekretariat BPP HIPMI - Sahid Sudirman Center pada hari Rabu, 9 November 2022. Dengan adanya Gerakan Nol Karbon, HIPMI sebagai organisasi independen pengusaha muda di Indonesia bergerak untuk menciptakan pengusaha muda yang tidak hanya berkontribusi meningkatkan perekonomian nasional, namun juga mewujudkan keberlanjutan lingkungan dan ketahanan iklim di Indonesia.

## 2 Tujuan

Tujuan dilakukannya “*Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia*” adalah sebagai berikut:

1. **Mengetahui tantangan yang dihadapi sektor swasta** dalam memulai, mengembangkan, dan mempercepat bisnis yang berhubungan dengan KBL BB di Indonesia.
2. **Menjembatani diskusi antara sektor swasta dan pemerintah** dalam hal percepatan industri KBL BB di Indonesia.
3. **Menghasilkan konsensus** antara HIPMI dan para pemangku kepentingan dari industri kendaraan listrik nasional mengenai rekomendasi prioritas kebijakan bagi pemerintah

## 3 *Focus Group Discussion*: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia

### A. Pembukaan dan Paparan Isu Pemantik

Acara Peluncuran Gerakan Nol Karbon dibuka dengan sambutan dari Ketua Lingkungan Hidup BPP HIPMI serta Ketua Pelaksana dan inisiator Gerakan Nol Karbon HIPMI, Muh. Aaron A. Sampetoding M.Bus., Ketua Bidang 5 BPP HIPMI, Robert Muda Hartawan, serta Direktur ITDP Asia Tenggara, Faela Sufa. Dilanjutkan dengan seremoni perilisan dan penandatanganan MoU Gerakan Nol Karbon HIPMI oleh Ketua Bidang 5 BPP HIPMI, Robert Muda Hartawan, dan PT Eco Solution Lombok, John Higson.

Setelah agenda pembuka, sesi *Focus Group Discussion* (FGD) atau diskusi terfokus dimulai dengan paparan pembuka yang disampaikan oleh Direktur ITDP Asia Tenggara, Faela Sufa, yang melakukan paparan bertajuk “Analisis Kerangka Kebijakan Pendukung Rencana Elektrifikasi di Indonesia”. Paparan ini menjadi pemantik diskusi antar peserta yang hadir baik dari sektor swasta maupun pemerintah di antaranya; Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Bappenas, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), perusahaan manufaktur kendaraan listrik berbasis baterai (KBL BB), penyedia infrastruktur pengisian daya, serta beberapa BUMN terkait akselerasi KBL BB yang mencakup Pertamina dan PLN.

Dalam pemaparan tersebut, ITDP menyampaikan sejumlah temuan awal mengenai tantangan yang dihadapi oleh pihak swasta dalam mendukung percepatan adopsi KBL BB di Indonesia dari studi serta wawancara dengan pihak swasta (tiga perusahaan APM roda dua listrik) yang telah dilakukan sebelumnya oleh ITDP bersama United Nations Environments Programme (UNEP). Tantangan yang teridentifikasi dalam studi tersebut diantaranya adalah masih tingginya harga KBL BB dibandingkan kendaraan konvensional serupa, kurangnya pemahaman masyarakat mengenai penggunaan dan manfaat KBL BB, dan perlunya penyediaan infrastruktur pengisian daya untuk mendorong *demand* KBL BB.

Berdasarkan temuan awal tersebut, diusulkan kerangka kebijakan yang mencakup empat kelompok kebijakan berikut:

1. Kebijakan untuk memberikan dasar hukum yang kuat untuk melakukan komitmen sumber daya
2. Kebijakan untuk mengurangi total biaya kepemilikan/*total cost of ownership* (TCO) kendaraan listrik
3. Kebijakan disinsentif untuk penggunaan kendaraan konvensional
4. Kebijakan untuk mempercepat penyediaan infrastruktur pengisian daya

### B. Sesi Diskusi Terfokus

Sesi diskusi terfokus dilakukan setelah pemaparan isu pemantik. Partisipan dikelompokkan menjadi tiga kelompok diskusi berdasarkan lini bisnis yang dijalankan. Partisipan dari institusi pemerintah yakni dari Kementerian Perencanaan Pembangunan

Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) juga dibagi dalam kelompok diskusi yang ada. Terdapat 25 orang partisipan dalam sesi diskusi terfokus.



*Pelaksanaan sesi diskusi terfokus dengan pelaku bisnis KBL BB serta perwakilan instansi pemerintah, difasilitasi oleh ITDP Indonesia*

Selama diskusi terfokus, setiap kelompok didampingi oleh satu fasilitator yang memandu jalannya diskusi. Peserta masing-masing kelompok diskusi adalah sebagai berikut:

Kelompok 1: <b>Industri Kendaraan Roda Dua Listrik</b>	Kelompok 2: <b>Industri Kendaraan Roda Empat dan Bus Listrik</b>	Kelompok 3: <b>Penyediaan Infrastruktur Pengisian Daya</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Perwakilan Bappenas</li> <li>● Ketua Banom Otomotif HIPMI</li> <li>● Perwakilan PT Tomara Jaya Perkasa</li> <li>● Direktur Sealog</li> <li>● Direktur PT Josun Motor Indonesia</li> <li>● CEO Katalis</li> <li>● Perwakilan PT Volta</li> <li>● Perwakilan Selis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Perwakilan Bappenas</li> <li>● Sesditjen PSLB3, Kementerian KLHK</li> <li>● General Manager PT Mobil Anak Bangsa</li> <li>● Head of Two-Wheeler Division PT Mobil Anak Bangsa</li> <li>● Direktur VKTR Teknologi Mobilitas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Perwakilan Bappenas</li> <li>● Sesditjen Ketenagalistrikan, Kementerian ESDM</li> <li>● Perwakilan Pertamina Power Indonesia</li> <li>● Perwakilan PLN</li> <li>● Perwakilan Volta</li> <li>● Perwakilan LEN Industri</li> <li>● CFO Katalis</li> </ul>

Setiap partisipan diskusi dari segmen pelaku bisnis diminta untuk menyebutkan tiga tantangan utama serta kebutuhan dukungan kebijakan prioritas. Di sisi lain, partisipan yang merupakan perwakilan instansi pemerintah diminta untuk menyampaikan rencana dan program yang tengah dijalankan untuk mendukung transisi menuju KBL BB. Diskusi

selanjutnya berjalan dengan tanggapan dari partisipan lain dalam kelompok diskusi terhadap isu dan kebutuhan dukungan yang disebutkan.

### C. Identifikasi Tantangan Pelaku Bisnis dalam Industri KBL BB

Dari sesi diskusi terfokus, terjaring sejumlah tantangan utama yang dihadapi pelaku bisnis yang kemudian diolah menjadi delapan isu sebagai berikut:

1. Tingginya biaya produksi KBL BB
2. Terbatasnya skema pendanaan baik untuk konsumen maupun pelaku bisnis
3. Masih banyak insentif dan kemudahan untuk pembelian dan penggunaan kendaraan bermotor konvensional
4. Belum tersedianya infrastruktur pengisian daya secara luas dan terbatasnya insentif yang tersedia
5. Dilema akan belum adanya standardisasi baterai, namun perkembangan teknologi masih pesat
6. Hambatan regulasi teknis terkait kendaraan bermotor, khususnya berat dan dimensi maksimum untuk bus
7. Periode kontrak *multiyear* yang terbatas (tiga tahun) menghambat percepatan penyediaan bus listrik untuk armada transportasi publik nasional
8. Pengetahuan dan awareness masyarakat yang masih rendah

Penjabaran dari setiap isu tersebut adalah sebagai berikut:

#### 1. Tingginya biaya produksi KBL BB

- a. Salah satu hambatan utama dalam produksi kendaraan listrik adalah komponen baterai. Baterai masih menjadi komponen biaya terbesar dari KBL BB. Industri baterai dalam negeri masih belum dapat memenuhi kebutuhan, namun impor baterai dikenakan pajak yang tinggi (mencapai 45%).
- b. Dengan masih terbatasnya *demand* dalam negeri, biaya produksi KBL BB dalam negeri masih tinggi. Sebagai ilustrasi, untuk mencapai *economy of scale*, sebuah perusahaan kendaraan bermotor roda dua perlu memproduksi 50.000 unit per tahunnya. Impor kendaraan masih diperlukan pada masa awal adopsi KBL BB, namun terkendala pajak impor yang tinggi.

#### 2. Terbatasnya skema pendanaan baik untuk konsumen maupun pelaku bisnis

- a. Masih sedikit bank konvensional yang menyediakan program *leasing* untuk KBL BB dengan skema yang seatraktif *leasing* kendaraan bermotor konvensional (dalam hal suku bunga, periode *leasing*, ataupun *down payment*). Dari sudut pandang institusi finansial, KBL BB masih merupakan teknologi baru sehingga memiliki risiko pendanaan yang lebih tinggi.
- b. Skema pendanaan dengan tenor pinjaman yang lebih panjang untuk pelaku bisnis KBL BB juga terbatas. Padahal, nilai tambah KBL BB adalah biaya operasionalnya yang lebih rendah, yang justru terealisasikan dalam jangka waktu yang lebih lama. Sebagai contoh, penyedia bus listrik telah bisa mendapatkan kontrak 10 tahun dengan sebuah penyedia layanan transportasi publik namun kesulitan untuk mendapatkan institusi finansial yang bisa memberikan tenor pinjaman dengan jangka waktu serupa.

- c. Tidak ada subsidi untuk operator bus dalam penyediaan dan operasional bus listrik. Dengan contoh kasus di Jakarta saat ini, subsidi transportasi publik diberikan terbatas untuk tarif penumpang. Subsidi untuk operator bus dapat meringankan beban biaya CAPEX dan OPEX bus listrik.

### 3. Masih banyak insentif dan kemudahan untuk pembelian dan penggunaan kendaraan bermotor konvensional

- a. Sejumlah kebijakan pemerintah yang masih memberikan kemudahan bagi konsumen untuk membeli kendaraan bermotor konvensional menyebabkan makin sulitnya KBL BB untuk bersaing secara harga. Sepeda motor masih dikenakan PPnBM 0% dan mobil penumpang konvensional dalam segmen KBH2 (Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau) masih dikenakan PPnBM yang sangat rendah (3%).
- b. Keterjangkauan kendaraan bermotor konvensional juga didukung dengan banyaknya skema *leasing* yang atraktif dari perbankan dengan bunga pinjaman dan *down payment* yang rendah.
- c. Belum ada regulasi pembatasan usia kendaraan bermotor sehingga tidak ada urgensi oleh masyarakat untuk bertransisi ke KBL BB.

### 4. Belum tersedianya infrastruktur pengisian daya secara luas dan terbatasnya insentif yang tersedia

Penyediaan infrastruktur pengisian daya justru jangan menunggu *demand*, karena ketersediaan infrastruktur pengisian daya diperlukan untuk mendorong masyarakat agar beralih ke kendaraan listrik. Investasi tambahan untuk penyediaan infrastruktur pengisian daya merupakan salah satu faktor tingginya *capital cost* KBL BB, terlebih untuk elektrifikasi armada transportasi publik yang memerlukan infrastruktur pengisian daya yang masif.

### 5. Dilema akan belum adanya standarisasi baterai, namun perkembangan teknologi masih pesat

Pengisian daya dengan model penukaran baterai (*battery swap station/SPBKLU*) lebih dipilih khususnya untuk kendaraan listrik roda dua dan tiga untuk mempermudah dan mempercepat pengisian daya. Namun, percepatan penyediaan SPBKLU terhambat oleh belum adanya standarisasi baterai baik dari segi dimensi, voltase, maupun *safety*. Walaupun SNI baterai sudah ada dan tipe besaran baterai telah dibatasi menjadi 3 tipe, standarisasi perlu dilakukan untuk mendorong kompatibilitas antar SPBKLU. Namun di sisi lain, masih berkembang pesatnya teknologi baterai perlu menjadi pertimbangan dalam melakukan standarisasi baterai.

### 6. Hambatan regulasi teknis terkait kendaraan bermotor

Regulasi terkait berat (*gross vehicle weight/GVW*) dan dimensi maksimum kendaraan, khususnya untuk bus, belum dapat mengakomodasi model kendaraan listrik yang tersedia di pasaran.

### 7. Periode kontrak *multiyear* yang terbatas (tiga tahun) menghambat percepatan penyediaan bus listrik untuk armada transportasi publik nasional

Armada transportasi publik merupakan salah satu segmen kendaraan yang dapat menjadi katalis terbentuknya ekosistem KBL BB nasional, selain armada kendaraan bermotor roda dua. Namun, terdapat hambatan dari adanya batasan periode kontrak dengan institusi pemerintah nasional selama tiga tahun. Pendeknya periode kontrak menyebabkan pelaku industri ragu untuk melakukan investasi dalam pengadaan bus listrik untuk program pemerintah nasional.

#### 8. Pengetahuan dan *awareness* masyarakat yang masih rendah

- a. Pengetahuan masyarakat akan spesifikasi teknis dari komponen-komponen KBL BB, seperti mesin ataupun baterai, masih rendah. Hal ini diakibatkan salah satunya oleh sosialisasi mengenai KBL BB yang hanya dilakukan oleh produsen KBL BB. Selain itu, sosialisasi secara terpisah yang dilakukan oleh masing-masing produsen KBL BB menasar target pasar yang berbeda-beda, sehingga informasi yang didapatkan oleh masyarakat tidak lengkap.
- b. Selain itu, bukti di lapangan mengenai ketahanan komponen KBL BB, seperti baterai, juga sulit didapatkan. Meskipun terdapat klaim dari masing-masing produsen KBL BB mengenai umur layanan baterai kendaraan, namun masyarakat masih meragukan ketepatan klaim tersebut tanpa adanya bukti yang kuat. Umur layanan baterai juga menjadi tidak pasti ketika pengguna menggunakan fasilitas SPBKLU, yang mana baterai akan sering berpindah tangan dari tiap pengguna.

### D. Rencana dan Program Pemerintah Saat Ini

Selain identifikasi tantangan dari pelaku usaha, dalam sesi diskusi dilakukan pula identifikasi rencana dan program yang tengah dijalankan oleh instansi pemerintah yang hadir, serta kebutuhan kolaborasi atau koordinasi dengan pelaku bisnis.

#### 1. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas)

- a. Saat ini Bappenas ditugaskan untuk merumuskan Peraturan Presiden (Perpres) terbaru terkait SPKLU dan SPBKLU. Terkait dengan hal tersebut, Bappenas sedang menghitung jumlah ideal kendaraan listrik yang harus dicapai di seluruh Indonesia untuk merencanakan jumlah infrastruktur pengisian daya yang diperlukan. Dalam skenario saat ini, target jumlah KBL BB yang digunakan dalam estimasi *roadmap* infrastruktur pengisian daya adalah 2,1 juta unit KBLBB dengan rasio *home charging* dengan *public charging* 10:1.
- b. Prioritas pemerintah dalam percepatan kendaraan listrik di Indonesia saat ini adalah armada transportasi publik dan armada *ride hailing* untuk elektrifikasi, baru ke kendaraan pribadi.

#### 2. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM)

Kementerian ESDM sedang merevisi Peraturan Menteri ESDM No. 13 Tahun 2020 Tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik Untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Salah satu yang direvisi adalah terkait konektor dan daya infrastruktur pengisian daya. Misalkan di SPKLU, diperlukan daya yang lebih tinggi untuk keperluan *fast charging* sedangkan untuk *home charging* tidak diperlukan daya yang tinggi maupun konektor yang dapat mendukung daya listrik tinggi.

### 3. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK)

- a. KLHK sedang merumuskan Peraturan Menteri mengenai pemanfaatan sampah spesifik (termasuk sampah dan limbah elektronik)
- b. Mengajak pelaku bisnis dan HIPMI untuk mendorong adanya standar limbah serta daur ulang limbah spesifik termasuk sampah dan limbah elektronik, untuk mendapatkan insentif fiskal dari Kementerian Keuangan. Pengolahan limbah elektronik memiliki potensi bisnis

## 4 Kebutuhan Kebijakan untuk Mendorong Percepatan Industri KBL BB di Indonesia

Setelah melakukan identifikasi tantangan, partisipan berdiskusi mengenai prioritas dukungan pemerintah yang dibutuhkan oleh pelaku bisnis untuk dapat mengakselerasi penggunaan dan industri KBL BB di Indonesia. Usulan kebijakan prioritas yang terhimpun adalah sebagai berikut:

**Kebijakan Prioritas 1: Penyediaan insentif fiskal berupa skema pembiayaan (*financing*) yang atraktif dan aksesibel, subsidi, dan insentif pajak, yang disertai payung hukum yang kuat.**

1. **Perlu diwajibkannya kuota pembiayaan khusus oleh institusi finansial untuk konsumen dan pelaku bisnis KBL BB.** Skema pembiayaan tersebut perlu menawarkan:
  - a. Suku bunga *leasing* yang lebih rendah untuk pembelian KBL BB dibandingkan kendaraan bermotor konvensional
  - b. Tenor pendanaan yang lebih panjang, hingga 7-8 tahun, untuk pelaku bisnis KBL BB seperti produsen dan operator armada KBL BB
2. **Perlu disediakan subsidi untuk lima sektor berikut:**
  - a. Konsumen KBL BB, berupa subsidi harga beli KBL BB
  - b. Operator armada bus listrik untuk transportasi publik, berupa subsidi biaya operasional dan perawatan bus listrik
  - c. Produsen KBL BB, terutama subsidi harga baterai sebagai komponen biaya utama produksi KBL BB
  - d. Penyedia atau pemilik infrastruktur pengisian daya, berupa subsidi biaya sambung listrik, naik daya, dan biaya terkait pembangunan infrastruktur pengisian daya lainnya
  - e. Konversi kendaraan konvensional ke KBL BB

Sumber dana subsidi dapat berasal dari realokasi subsidi BBM.

3. **Perlu diberikannya insentif pajak sebagai berikut:**
  - a. Pengurangan pajak penghasilan bagi pelaku bisnis terkait ekosistem KBL BB dan pelaku bisnis lainnya yang telah berupaya menurunkan emisi karbon di sektor transportasi
  - b. Pengecualian pajak impor pajak impor *completely built up* (CBU) khususnya untuk bus listrik dan untuk komponen industri manufaktur KBL BB, terutama baterai, pada masa-masa awal adopsi KBL BB
4. **Perlu adanya prioritas alokasi hibah dan pendanaan luar negeri untuk penyediaan transportasi publik,** termasuk transportasi publik bertenaga listrik.

**Kebijakan Prioritas 2: Pengambilan peran aktif oleh pemerintah dalam percepatan penyediaan infrastruktur pengisian daya, baik SPKLU maupun SPBKLU, untuk mendorong terciptanya *demand* KBL BB**

1. Perlu disusunnya sebuah payung hukum untuk mendorong pemberian insentif oleh PLN kepada penyedia infrastruktur pengisian daya. Insentif yang dibutuhkan berupa:
  - a. Pemberian tarif curah minimum, khususnya untuk infrastruktur pengisian daya armada bus listrik untuk transportasi publik
  - b. Keringanan biaya sambung listrik serta naik daya
2. Pemerintah menyediakan infrastruktur pengisian daya armada bus listrik untuk transportasi publik.
3. Perlu adanya standardisasi baterai untuk mendorong percepatan penyediaan SPBKLU (*battery swap*), yang dapat dimulai dengan standardisasi voltase dan aspek keamanan baterai.

**Kebijakan Prioritas 3: Melakukan re-evaluasi kebijakan pendukung kendaraan bermotor konvensional yang kontraproduktif dengan rencana percepatan adopsi KBL BB**

1. Perlu adanya evaluasi kebijakan PPnBM yang rendah untuk kendaraan bermotor konvensional. Diantaranya dengan:
  - a. Meningkatkan PPnBM untuk mobil penumpang KBH2
  - b. Mengenakan PPnBM untuk sepeda motor konvensional
2. Melakukan pembatasan usia kendaraan bermotor konvensional untuk mempercepat transisi ke KBL BB.
3. Meregulasi kecepatan desain maksimum sepeda motor konvensional. Sebagai kendaraan yang digunakan untuk mobilitas perkotaan, sepeda motor tidak perlu memiliki kecepatan yang tinggi. Pembatasan kecepatan desain sepeda motor konvensional tidak hanya akan meningkatkan daya saing KBL BB, namun juga meningkatkan keselamatan pengguna jalan secara umum.

**Kebijakan Prioritas 4: Memperbarui sejumlah regulasi teknis terkait dimensi dan berat maksimum kendaraan, khususnya untuk bus sedang dan besar, untuk mengakomodasi model KBL BB yang tersedia di pasaran.**

Kebijakan yang perlu diperbarui mencakup UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Dengan adanya baterai, rata-rata bus listrik ukuran besar (*single bus*) memiliki berat 18 ton sedangkan kini GVW maksimum adalah 16 ton. Selain itu, lebar maksimum untuk bus sedang (*medium bus*) kini terbatas di 2,1 meter, sedangkan rata-rata model kini memiliki lebar 2,5 meter.

**Kebijakan Prioritas 5: Membuat program kampanye dan edukasi publik mengenai manfaat dan penggunaan KBL BB serta transportasi berkelanjutan secara umum**

1. Perlunya peluncuran program nasional untuk kampanye dan edukasi publik mengenai KBL BB. Program kampanye tersebut bertujuan untuk memberikan

informasi yang utuh kepada masyarakat mengenai KBL BB, mulai dari manfaat, kemudahan penggunaan, hingga model KBL BB serta insentif yang tersedia.

- 2. Kampanye dan edukasi publik untuk meningkatkan kesadaran akan bahaya perubahan iklim dan juga keselamatan penggunaan jalan.**

#### **Kebijakan Prioritas 6: Menyediakan infrastruktur jalur yang aman dan selamat untuk KBL BB, khususnya sepeda listrik.**

Infrastruktur jalur, khususnya jalur sepeda, diperlukan untuk mendorong masyarakat beralih ke sepeda listrik yang lebih rendah emisi dari sepeda motor konvensional. Selain penyediaan infrastruktur jalur sepeda yang juga meliputi daerah pinggir kota, penegakan hukum juga diperlukan untuk mensterilkan jalur sepeda yang sudah ada dari kendaraan bermotor.

## 5 Daftar Kehadiran Acara “Peluncuran Gerakan Nol Karbon HIPMI”

No	Nama	Institusi, Jabatan
1	Ibu Ida Nuryatin Finahari	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Sesditjen Ketenagalistrikan
2	Bpk. Sayid Muhadhar	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Sesditjen PSLB3
3	Bpk. Jadhie Judodiniar Ardajat	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Kepala Perencanaan
4	Bpk. Muh. Aaron A. Sampetoding	Ketua Lingkungan Hidup BPP HIPMI serta Ketua Pelaksana dan inisiator Gerakan Nol Karbon HIPMI
5	Bpk. Robert Muda Hartawan	Ketua Bidang 5 Kemaritiman, Pertanian, Kehutanan dan Lingkungan Hidup BPP HIPMI
6	Bpk. Sona Maesana	Ketua Umum BPD HIPMI Jakarta Raya
7	Bpk. Robby Sugama	Ketua Banom HIPMI Jaya Otomotif
8	Bpk. Halim Kalla	Pengusaha
9	Bpk. Winarto	PT Mobil Anak Bangsa, Head 2 Wheeler
10	Bpk. Puryanto	PT Mobil Anak Bangsa, GM Government Relation
11	Bpk. Giovanni Martin	PT VKTR Energi Mobilitas, Sales Manager
12	Bpk. Kunto Adjie	PT VKTR Energi Mobilitas
13	Bpk. Dwiki Ilham	PT Tomara Jaya Perkasa
14	Bpk. Candra Lie	PT Tomara Jaya Perkasa
15	Bpk. Hadi	PT Sokonindo
16	Bpk. Mathan Kumar	Sealog, CEO
17	Bpk. Sandy	Sealog
18	Bpk. Gunanjar Barokah	Katalis, CEO
19	Bpk. Faristama Aryasa	Katalis, CFO
20	Bpk. Kristianus Sarumaha	PT Volta, GM Sales
21	Bpk. Burhan	PT Volta
22	Bpk. Imandio Wicaksono	PT Josun Motor Indonesia, Direktur

No	Nama	Institusi, Jabatan
23	Bpk. Hanif Adriansyah	PT Josun Motor Indonesia
24	Bpk. Adriel Simorangkir	PT Pertamina Power Indonesia, PIC Direktur EV
25		PT PLN
26	Ibu Andini	LEN Industri
27	Bpk. Raden Diky Dermawan	Benihbaik.com
28	Bpk. Michael Kevin	Benihbaik.com
29	Bpk. Farrel	Paramadina Enterpreneur Club
30	Ibu Faela Sufa	The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), Direktur Asia Tenggara
31	Etsa Amanda	ITDP, Senior Transport Policy Associate
32	Michael Tanuhardjo	ITDP, Transport Associate