



Accountability Brief

Pengarah:
Inosentius Samsul
(Kepala Badan Keahlian DPR RI)
Tim Penulis:
Djustiawan Widjaya
Vita Puji Lestari
Nuzul Azmi
Sekar Prabuwangi Arizky

2022

Komisi VII

Permasalahan dan Tantangan Pendanaan dalam Penyediaan Infrastruktur Pendukung Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB)

Isu Strategis

Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) merupakan program konversi kendaraan bermotor berbasis BBM menjadi kendaraan bermotor berbasis listrik yang diinisiasi oleh Kementerian ESDM. Pada Agustus 2019, disahkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) untuk Transportasi Jalan sebagai landasan dan kepastian hukum dalam pelaksanaan percepatan program KBLBB. Program ini dilatarbelakangi tiga aspek yaitu aspek lingkungan dan konservasi; aspek efisiensi dan ketahanan energi nasional; serta aspek peningkatan kapasitas industri dan kemampuan daya saing nasional (Kementerian ESDM, 2021).

Menurut data Kementerian Perhubungan, per Maret 2022 jumlah KBLBB di Indonesia mencapai 16.060 unit, sementara jumlah stasiun pengisian baterai listrik per Februari 2022 mencapai 267 unit yang tersebar di 195 titik di seluruh Indonesia (Wibowo, 2022). Perkembangan KBLBB tersebut menunjukkan tren peningkatan dari tahun ke tahun, namun jumlah KBLBB khususnya mobil listrik masih sangat jauh jika dibandingkan dengan keberadaan kendaraan berbahan bakar fosil (Nur, 2021). Di dalam Rencana Umum Energi Nasional (RUEN), pengembangan kendaraan bertenaga listrik/hybrid ditargetkan sebanyak 2.200 unit untuk kendaraan roda empat dan 2,1 juta unit untuk kendaraan roda dua pada tahun 2025. Untuk mendukung program tersebut, Kementerian ESDM menjadi koordinator dalam kegiatan pembangunan secara bertahap sistem dan Stasiun Pengisian Listrik Umum (SPLU) untuk kendaraan bermotor listrik menjadi sebanyak 1.000 unit pada tahun 2025.

Berdasarkan diskusi dengan para ahli di bidang transportasi, faktor penghambat perkembangan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU) antara lain: 1) Jumlah kendaraan listrik masih belum banyak di pasaran; 2) Investasi SPKLU sangat tinggi; 3) Kondisi Pandemi Covid-19 yang mempengaruhi perekonomian dan daya beli masyarakat; 4) Model bisnis SPKLU belum teruji menyangkut *market, demand*, dan struktur pendapatan; 5) Belum ada regulasi tentang tata niaga SPKLU yang detail dan komprehensif; 6) Ketersediaan ruang dan lahan yang strategis; dan 7) *Mindset* masyarakat tentang kendaraan listrik (KESDM dalam BPK RI, 2022). Berkaitan dengan berbagai hambatan dan tantangan

tersebut, tidak dapat dipungkiri jika permasalahan pendanaan/investasi pada program percepatan pengembangan KBLBB di Indonesia menjadi salah satu masalah krusial termasuk pendanaan dalam penyediaan infrastruktur pendukung program KBLBB demi menciptakan iklim investasi yang kondusif. Untuk itu, permasalahan dan tantangan terkait pendanaan/investasi tersebut akan diuraikan lebih lanjut dalam bagian permasalahan.

Permasalahan

Di dalam Renstra Kementerian ESDM (Ditjen Ketenagalistrikan) Tahun 2020-2024, pembangunan SPKLU menjadi salah satu kegiatan yang didorong untuk mencapai ketahanan ketenagalistrikan nasional dalam meningkatkan kualitas listrik dan keterjangkauan tarif. Target SPKLU pada grafik berikut mencakup SPKLU sendiri, Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU), dan *private electric vehicle charging station*. Sesuai dengan Perpres Nomor 55 Tahun 2019,



ditetapkan bahwa penyediaan infrastruktur pengisian listrik untuk KBLBB dilaksanakan melalui penugasan kepada PT PLN (Persero) sehingga Kementerian ESDM tidak mengalokasikan anggaran dalam pembangunan SPKLU. Sumber pendanaan pengembangan dan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan hampir seluruhnya berasal dari pendanaan non-APBN baik dari investasi badan usaha maupun PT PLN (Persero). Pada tahun 2019, PT PLN (Persero) telah menganggarkan pembangunan SPKLU sebesar Rp2.713.276.940 untuk pembangunan SPKLU *showcase shelter* dan *charging unit*. Pada tahun 2020, PT PLN (Persero) tidak

memiliki anggaran pembangunan SPKLU. Untuk tahun 2021, PLN Pusat menganggarkan pembangunan 67 titik SPKLU sebesar Rp54.000.000.000.

Namun diketahui jika penyediaan infrastruktur KBLBB tersebut belum didukung oleh kapasitas pendanaan yang memadai baik dari aspek perencanaan pendanaan maupun skema insentif yang diberikan pemerintah (BPK RI, 2022). Hasil perbandingan antara target pembangunan SPKLU dan rencana pendanaan dalam renstra Kementerian ESDM diketahui belum mengidentifikasi secara jelas berapa asumsi/target investasi yang bersumber dari PLN dan berapa yang bersumber badan usaha swasta (*Independent Power Producer/IPP*) sehingga pencapaian target kinerja pemerintah belum dapat dilaksanakan secara optimal. Perencanaan pendanaan infrastruktur pengisian listrik juga belum secara optimal melibatkan pemerintah daerah sehingga potensi sumber pendanaan yang berasal dari pemerintah daerah maupun penentuan lokasi dan infrastruktur yang memanfaatkan aset pmda belum dapat teridentifikasi secara optimal.

Selain itu, skema usaha yang diatur Permen ESDM Nomor 13 Tahun 2020 belum optimal mendorong terciptanya iklim usaha pengembangan ekosistem penyediaan infrastruktur pendukung KBLBB. Menurut PLN, terdapat beberapa hambatan dalam pengembangan SPKLU yaitu investasi pengembangan SPKLU yang masih relatif tinggi khususnya *DC Fast Charger*, belum adanya regulasi terkait tata niaga SPKLU, dan belum terujinya *business model* pengembangan SPKLU (PLN, 2020).

Untuk komponen biaya investasi SPKLU, setidaknya meliputi tenaga listrik, fasilitas pengisian ulang, platform teknologi informasi dan komunikasi, lahan, serta biaya operasi dan pemeliharaan.

Untuk meningkatkan fleksibilitas investasi Badan Usaha SPKLU sesuai dengan kebutuhan pasar, PT PLN (Persero) telah mengusulkan adanya perubahan dan penambahan Permen ESDM Nomor 13 Tahun 2020 pada beberapa pasal. PT PLN (Persero) juga mengembangkan skema usaha melalui kerjasama PLN dengan *partner* melalui skema *Provide, Privately Owned and Operated* (PPOO) yang dilaksanakan dengan mekanisme *sharing economy model* namun pengembangan skema usaha tersebut belum diatur dalam kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM.

Untuk menstimulus percepatan penggunaan KBLBB, PT PLN (Persero) telah mengeluarkan beberapa insentif diantaranya insentif BP spesial untuk tambah daya, insentif tarif curah, keringanan BP pasang baru dan lainnya. Selain itu, melalui Permen ESDM Nomor 5 Tahun 2021, Kementerian ESDM memberikan kemudahan terkait perizinan wilayah usaha SPKLU. Namun, selain insentif yang diberikan PLN dan Kementerian ESDM tersebut, dibutuhkan dukungan K/L maupun BUMN lain dalam menyelesaikan beberapa hambatan pembangunan SPKLU/SPBKLK seperti perizinan, penyediaan lahan, skema *revenue sharing*, dan sebagainya (BPK RI, 2022).

Dalam Permen ESDM Nomor 13 Tahun 2020 disebutkan terdapat 3 (tiga) jenis pengisian yaitu *normal charging*, *fast charging*, dan *ultra fast charging*, namun diketahui jika pengaturan tarif tenaga listrik kepada konsumen yang diatur dalam peraturan tersebut belum mempertimbangkan jenis atau tipe infrastruktur pengisian (BPK RI, 2022). Perbedaan tipe *charging station* mempengaruhi alternatif fasilitas pengisian oleh konsumen SPKLU dan juga mempengaruhi besarnya nilai investasi yang dikeluarkan oleh Badan Usaha. Oleh karena itu, pengaturan terkait tarif perlu mempertimbangkan faktor kebutuhan investasi, manfaat yang diperoleh, dan keterjangkauan harga.

Saran Perbaikan

Permasalahan pendanaan/investasi pada program percepatan pengembangan KBLBB di Indonesia menjadi salah satu masalah krusial termasuk pendanaan dalam penyediaan infrastruktur pendukung seperti SPKLU/SPBKLK. Untuk mendorong terciptanya iklim investasi yang kondusif, maka Komisi VII DPR RI dapat mendorong Kementerian ESDM untuk berkoordinasi dengan PT PLN untuk mengidentifikasi target nilai dan sumber pendanaan non APBN infrastruktur pengisian listrik KBLBB; dan juga mendorong Kementerian ESDM berkoordinasi dengan Pemda untuk menginventarisasi data dan informasi atas rencana/upaya yang akan/telah dilakukan Pemda dalam penyediaan infrastruktur pengisian KBLBB sebagai bahan monitoring dan evaluasi atas pelaksanaan kegiatan.

Kemudian, untuk mengembangkan ekosistem penyediaan infrastruktur pendukung KBLBB, maka Komisi VII DPR RI dapat mendorong Kementerian ESDM untuk berkoordinasi dengan PT PLN (Persero) terkait penetapan revisi Permen ESDM Nomor 13 Tahun 2020 untuk mendorong kerja sama pengoperasian SPKLU dengan *stakeholder* terkait; dan melakukan *move* atas skema usaha *sharing economy model* yang baru dikembangkan oleh PT PLN (Persero), serta penetapan tarif listrik yang dikenakan PT PLN (Persero).

Referensi

BPK RI. 2022. *LHP Kinerja atas Pembangunan dan Pengelolaan Jalan Tol Lingkar Luar dan Penyediaan Infrastruktur Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Mendukung Transportasi Perkotaan Berkelanjutan Tahun 2019 s.d. Semester I Tahun 2021 pada Kementerian PUPR, Kementerian ESDM, dan Instansi Terkait Lainnya*. Jakarta: BPK RI.

Kementerian ESDM. 2020. *Peraturan Menteri ESDM No. 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 780. Jakarta: Kemenkumham RI.

- _____. 2021. *Peraturan Menteri ESDM Nomor 5 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Energi dan Sumber Daya Mineral*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 318. Jakarta: Kemenkumham RI.
- _____. 2021. *Butuh Kolaborasi untuk Kembangkan Ekosistem KBLBB*. Diakses dari <https://www.esdm.go.id/en/berita-unit/directorate-general-of-electricity/butuh-kolaborasi-untuk-kembangkan-ekosistem-kendaraan-bermotor-listrik-berbasis-baterai-kblbb> pada 24 Juni 2022.
- Nur, et al. 2021. *Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan*. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, Vol. 7, No. 2, 2021: Halaman 197 – 220.
- PLN. 2020. *Road Map Pengembangan Infrastruktur Kendaraan Listrik 2020 – 2024*. Diakses dari https://gatrik.esdm.go.id/assets/uploads/download_index/files/abo4d-road-map-pengembangan-infrastruktur-kendaraan-listrik-pln-.pdf pada 24 Juni 2022.
- Republik Indonesia. 2017. *Peraturan Presiden Nomor 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional (RUEN)*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 43. Jakarta: Kemenkumham RI.
- _____. 2019. *Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 146. Jakarta: Kemenkumham RI.
- _____. 2020. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10. Jakarta: Kemenkumham RI.
- Wibowo, Firman. 2022. *Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Listrik di Indonesia*. Diakses dari <https://bisnisindonesia.id/article/pertumbuhan-kendaraan-bermotor-listrik-di-indonesia> pada 24 Juni 2022.