

SEKILAS APBN

Budget Issues Quick Response

DILEMATIK INSTRUKSI PRESIDEN UNTUK PENGGUNAAN KENDARAAN DINAS BERMOTOR LISTRIK

Dwi Resti Pertiwi, Hikmatul Fitri, M. Anggara T. Siregar



Pada pertengahan September lalu, Pemerintah menerbitkan Instruksi Presiden No. 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagai Kendaraan Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Kebijakan ini diharapkan dapat mengurangi ketergantungan terhadap BBM dan mendorong tumbuhnya produsen kendaraan listrik di tanah air. Namun dalam pelaksanaannya kebijakan ini cukup menuai dilema.

Penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia tumbuh signifikan tiap tahunnya. Selama periode 2015-2020, terjadi kenaikan jumlah kendaraan sebesar 29,2% yaitu dari 105 juta kendaraan di tahun 2015 menjadi 136 juta kendaraan di tahun 2020 (BPS). Seiring dengan kenaikan jumlah kendaraan bermotor, maka konsumsi BBM juga mengalami lonjakan. Sementara itu, Indonesia sendiri telah menjadi *net importer* minyak bumi yang mengakibatkan ketergantungan terhadap impor sangat tinggi. Bila dibiarkan tanpa solusi maka akan semakin membebani keuangan negara khususnya subsidi energi. Sejalan dengan hal itu, bukan mustahil apabila Indonesia mengalami krisis energi. Oleh sebab itu, salah satu upaya Pemerintah untuk mengurangi ketergantungan dan potensi negatif tersebut ialah dengan mendorong percepatan KBLBB melalui penerbitan Inpres tersebut.

Walaupun harganya relatif mahal, namun kendaraan listrik memiliki kelebihan dari segi efisiensi energi dan biaya operasional. Hal ini menjadi pertimbangan krusial mengingat harga BBM yang terus meningkat. Biaya pengisian daya kendaraan listrik relatif lebih murah dibandingkan biaya pengisian bahan bakar pada kendaraan konvensional. Biaya yang dikeluarkan untuk bahan bakar pada mobil konvensional mencapai Rp1.208-Rp1.820 per km, sementara pada kendaraan listrik hanya Rp207-Rp364 per km. Selain itu, jarak tempuh mobil listrik saat ini dapat bersaing dengan mobil konvensional, yaitu dapat mencapai 285-416 km untuk satu kali pengisian daya penuh.

Tabel Perbandingan Biaya Energi untuk Kendaraan Konvensional dan Listrik (Rp/Km)

Jenis Kendaraan	Konsumsi Energi (rata-rata)	Harga per Satuan Energi	Biaya dikeluarkan per Kilometer
Konvensional	10-12 Km/Liter	Rp14.500- Rp18.200per Liter (pertamax)	Rp1.208/Km-Rp1.820/Km
Kendaraan Listrik Berbasis Baterai	5 - 7Km/kWh	Rp1.447,70 - Rp1.669,53 per kWh	Rp207,00/km - Rp364/km

Sumber: Berbagai sumber; diolah

juga menjadi kendala dalam penggunaan mobil listrik ini. Waktu pengisian dapat bervariasi tergantung pada kapasitas baterai, besaran arus pengisian, serta teknologi yang digunakan. Untuk pengisian daya di rumah membutuhkan waktu 8 jam, serta membutuhkan daya listrik yang cukup besar yaitu minimal 2.200-3.500 VA. Adapun untuk pengisian di SPKLU dengan *fast charging* minimal waktu yang dibutuhkan hanya 30 menit. Hambatan lain yang dihadapi adalah beban keuangan daerah yang meningkat disebabkan pengadaan unit kendaraan didanai melalui APBD dan sumber lain yang sah yang direncanakan melalui skema pembelian, sewa, atau konversi kendaraan menjadi KBLBB. Permasalahannya ialah tidak semua daerah memiliki kemampuan keuangan daerah yang memadai, ditambah lagi kapasitas fiskal daerah yang terbatas sebagai dampak ikutan dari kondisi ekonomi dan ketidakpastian global. Sejalan dengan hal itu, pengadaan impor kendaraan listrik yang diikuti tingkat kandungan dalam negeri (TKDN) yang rendah, akan semakin melebarkan defisit transaksi berjalan.

Percepatan peralihan penggunaan kendaraan listrik memang memiliki dampak positif. Namun hal tersebut perlu disesuaikan dengan kemampuan keuangan negara dan kondisi prioritas. Saat ini keseimbangan dan pemulihan daya beli masyarakat harus lebih diprioritaskan dibandingkan untuk aparatur negara. Sebelum penggunaan yang lebih luas, untuk mengukur efisiensi dan efektivitas penggunaan kendaraan listrik sebagai proyek, ada baiknya dilakukan pada beberapa K/L sebagai *pilot project*. Untuk saat ini, sebaiknya penggunaan kendaraan listrik lebih diprioritaskan pada transportasi umum terlebih dahulu agar dapat digunakan oleh masyarakat luas dibandingkan segelintir aparatur negara. Selanjutnya, untuk meningkatkan value added dan industrialisasi, pengadaan KBLBB harus diutamakan kendaraan yang diproduksi di dalam negeri dengan TKDN yang tinggi. Dalam hal ini, Pemerintah harus sudah memiliki peta jalan industri kendaraan listrik dari tahap penelitian, pengembangan, inkubator hingga industrinya.