



Analisis Yuridis Kebijakan Subsidi Kendaraan Listrik dan Dampaknya terhadap Persaingan Usaha

Filemon Fridolino Ngebos¹, Maria Owa Da Santo², Ernesta Uba Wohon³

¹Universitas Widya Mandira, Kupang, Indonesia, filemonfgebos@unwira.ac.id

²Universitas Widya Mandira, Kupang, Indonesia, siscadasanto@gmail.com

³Universitas Widya Mandira, Kupang, Indonesia, Ernestha160482@gmail.com

*Corresponding Author: filemonfgebos@unwira.ac.id¹

Abstract: *This study examines the legal aspects of Indonesia's electric vehicle (EV) subsidy policy and its impact on competition within the automotive sector. The government's EV subsidy program is part of a broader commitment to reduce carbon emissions and accelerate the transition to renewable energy, as reflected in regulations such as Presidential Regulation No. 55 of 2019 as amended by No. 79 of 2023, and related ministerial decrees. While these subsidies are intended to promote the adoption of environmentally friendly vehicles, they also risk creating market distortions and unfair competition, particularly between electric and conventional vehicle manufacturers. This research employs a normative juridical approach, analyzing relevant legislation and conceptual frameworks to assess the compatibility of the subsidy policy with the principles of fair business competition as stipulated in Law No. 5 of 1999. The findings indicate that although government subsidies for electric vehicles are legitimate as a form of state intervention, their implementation must be carefully monitored to prevent barriers to market entry or the marginalization of established conventional vehicle industries, which remain vital to the national economy. Continuous oversight and policy evaluation are therefore essential to ensure that environmental objectives are achieved without compromising fair competition in Indonesia's automotive industry.*

Keywords: *Electric vehicle subsidy, government policy, business competition, market distortion, state intervention.*

Abstrak: Penelitian ini menganalisis aspek yuridis kebijakan subsidi kendaraan listrik di Indonesia serta dampaknya terhadap persaingan usaha di sektor otomotif. Kebijakan subsidi kendaraan listrik diterapkan sebagai bagian dari komitmen pemerintah untuk menurunkan emisi karbon dan mempercepat transisi menuju energi terbarukan, melalui berbagai regulasi seperti Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 jo. Nomor 79 Tahun 2023 dan peraturan menteri terkait. Namun, pemberian subsidi ini berpotensi menimbulkan distorsi pasar dan ketidakseimbangan persaingan, khususnya antara produsen kendaraan listrik dan konvensional. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan analisis

peraturan perundang-undangan serta pendekatan konseptual untuk menelaah relevansi kebijakan subsidi terhadap prinsip persaingan usaha yang sehat sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun subsidi kendaraan listrik sah sebagai instrumen intervensi negara, implementasinya harus tetap memperhatikan prinsip persaingan usaha agar tidak menimbulkan hambatan masuk pasar atau mematikan industri kendaraan konvensional yang telah lama menjadi sumber pendapatan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan pengawasan dan evaluasi kebijakan secara berkelanjutan agar tujuan lingkungan tercapai tanpa mengorbankan keadilan persaingan dalam industri otomotif nasional.

Kata Kunci: Subsidi kendaraan listrik, Kebijakan Pemerintah, Persaingan Usaha, Distorsi Pasar, Intervensi negara.

PENDAHULUAN

Subsidi adalah suatu pembayaran yang dilakukan oleh pihak pemerintah (pembayaran dalam bentuk apapun) dalam suatu perusahaan ataupun rumah tangga agar mencapai suatu tujuan tertentu yang dapat meringankan beban penerima. Singkatnya, definisi subsidi adalah bantuan atau intensif keuangan (Soen, 2022). Bila berkaca pada pengertian diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa yang menerima subsidi adalah perusahaan dan rumah tangga (masyarakat) yang bertujuan meringankan beban penerima. Subsidi merupakan pemberian pemerintah kepada produsen untuk mengurangi biaya produksi yang ditanggung produsen. Subsidi dapat menurunkan harga sampai dimana besarnya keuntungan yang diperoleh pembeli dengan adanya subsidi adalah bergantung kepada besarnya penurunan harga yang berlaku (Putri, 2022) dan bila penerima adalah rumah tangga (masyarakat) maka tujuan dari subsidi tersebut ialah meningkatkan daya beli masyarakat. Subsidi bagaikan dua sisi koin, subsidi bagi masyarakat dapat membantu menjaga daya beli masyarakat disisi yang lainnya subsidi bisa menjadi instrument ekonomi yang menyebabkan distorsi pasar karena subsidi kepada perusahaan tertentu bisa saja merusak harga suatu komoditas ekonomi yang menyebabkan persaingan di pasar menjadi tidak seimbang sehingga menyebabkan terjadinya distorsi pasar karena *cost* dari suatu produk tersebut telah disubsidi oleh pemerintah oleh karena itu harga jual produk tersebut bisa saja lebih murah dibandingkan dengan produk sejenis dari perusahaan lain.

Subsidi kendaraan listrik adalah salah satu langkah yang digunakan oleh pemerintah Indonesia untuk mencapai target penurunan emisi karbon gas rumah kaca. Pemerintah berkomitmen menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sesuai kesepakatan global yang tercantum dalam dokumen *Enhanced Nationally Determined Contribution* (E-NDC) menurunkan emisi GRK pada tahun 2030 sebesar 29% dari BAU (*business as usual*) dengan kemampuan sendiri atau sebesar 41% dengan bantuan internasional. Dari target penurunan emisi pada tahun 2030 sebesar 834 Juta Ton CO₂e, sektor energi diharapkan dapat menurunkan emisi sebesar 314 Juta Ton CO₂e dengan kemampuan sendiri atau 398 Juta Ton CO₂e dengan bantuan internasional (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2023). Sejalan dengan keinginan pemerintah Indonesia untuk menurunkan emisi karbon, Pemerintah mulai mencanangkan peralihan energi dari energi fosil yang bersumber dari batu bara, gas dan minyak bumi ke sumber energi yang lebih bersih yaitu energi terbarukan yang bersumber dari alam seperti panas bumi, angin, air dan panas matahari. Selain peralihan energi tersebut pemerintah juga mencanangkan peralihan kendaraan konvensional bertenaga fosil sejenisnya ke kendaraan yang lebih ramah lingkungan dengan menggunakan listrik sebagai sumber tenaga.

Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 79 tahun 2023 tentang perubahan atas peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric vehicle*) untuk Transportasi Jalan Pasal 1 Ayat (3)

memberikan pengertian tentang kendaraan bermotor listrik berbasis baterai “Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) yang selanjutnya disebut KBL Berbasis Baterai adalah kendaraan yang digerakan dengan Motor Listrik dan mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari Baterai secara langsung di kendaraan maupun dari luar.” Indonesia merupakan negara dengan cadangan nikel terbesar di dunia. Cadangan nikel di Indonesia sebesar 52% dari cadangan nikel dunia (Radhica, 2023), bahan baku pembuatan baterai kendaraan listrik adalah nikel sehingga dengan cadangan nikel yang besar membuat Indonesia menjadi tujuan investasi nikel yang menjanjikan.

Subsidi kendaraan listrik oleh pemerintah dilakukan melalui beberapa cara, yaitu pemberian pemotongan pajak kendaraan listrik yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2024 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Empat Tertentu Dan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bus Tertentu yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2024 dalam PMK tersebut diatur mengenai besaran potongan pajak yang ditanggung pemerintah, selain pemberian potongan pajak kendaraan listrik dan bantuan potongan harga kendaraan listrik roda dua yang akan ditanggung oleh Pemerintah yang diatur dalam Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemberian Bantuan Pemerintah Untuk Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Dua.

Mobil Listrik berbasis Baterai akan disubsidi sebesar Rp. 70.000.000 untuk pembelian mobil listrik dengan harga maksimal sebesar Rp.200.000.000, ada juga subsidi sebesar Rp.80.000.000 untuk pembelian mobil listrik dengan harga maksisma Rp. 200.000.000-800.000.000, untuk mobil listrik hybrid akan disubsidi sebesar Rp. 40.000.000 dan subsidi motor listrik sebesar Rp. 7.000.000 untuk tiap unit dan Subsidi untuk konversi motor konvensional menjadi motor listrik sebesar Rp 5.000.000 tiap unit (Astraotoshop.com, 2025).

Seperti yang diketahui bersama dalam perekonomian negara memiliki 3 peran yaitu sebagai produsen, sebagai konsumen dan sebagai regulator. Fungsi pemerintah sebagai regulator ialah memastikan pasar adalah tempat persaingan yang sehat dimana tidak ada hambatan-hambatan dalam memasuki pasar dan penetapan harga yang sesuai dengan mekanisme pasar yaitu sesuai dengan hukum permintaan dan penawaran. Selain memastikan pasar menjadi tempat persaingan yang sehat negara juga harus bisa memastikan bahwa kebijakan dan produk hukum yang dikeluarkan negara tidak boleh menjadi sumber hambatan dalam persaingan usaha. Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat adalah salah satu produk hukum yang memastikan pasar menjadi tempat persaingan yang sehat namun seperti yang kita ketahui bersama dalam Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak ada pasal yang mengatur apabila kebijakan atau produk hukum yang dikeluarkan negara mengganggu persaingan usaha.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memiliki beberapa tugas salah satunya ialah memberikan saran atau pertimbangan terhadap kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat dalam kaitannya dengan tugas ini KPPU tidak bisa langsung mengintervensi sebuah kebijakan dari negara KPPU hanya bisa memberikan saran dan masukan tentang kebijakan pemerintah. Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak mengatur bagaimana bila kebijakan negara atau produk hukum yang dikeluarkan menggagu persaingan dalam pasar. padahal seperti yang kita ketahui bersama beberapa kebijakan pemerintah dan produk hukumnya di masa lalu mengganggu persaingan usaha sehingga menyebabkan distorsi pasar dan sebagai latar belakang mengapa Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat bisa lahir. Saat ini kebijakan pemerintah mengenai subsidi kendaraan listrik yang memiliki dampak yang cukup signifikan dalam kaitannya dengan persaingan usaha dibidang otomotif dimana negara berharap dengan kebijakan subsidi ini bisa

meningkatkan produksi dan pembelian kendaraan listrik di Indonesia padahal dalam pasar otomotif ada juga pesaing lain yaitu kendaraan konvensional.

Kemauan pemerintah Indonesia untuk meningkatkan penggunaan energi terbarukan demi mendukung penurunan emisi karbon di Indonesia adalah suatu langkah yang perlu diapresiasi para pihak apalagi dengan banyaknya laporan pemanasan global yang hanya dapat dikendalikan dengan usaha bersama oleh umat manusia. Namun usaha-usaha tersebut mesti memperhatikan jalur-jalur yang telah dibuat oleh pemerintah, dalam hal ini yaitu hukum persaingan usaha dan peraturan-peraturan lainnya. Pemberian subsidi kendaraan listrik baik kendaraan roda dua mau pun roda empat, mesti memperhatikan kondisi pasar otomotif Indonesia jangan sampai pemberian subsidi kendaraan listrik tersebut mematikan industri kendaraan konvensional dimana industri kendaraan konvensional tersebut sudah lama menjadi sumber pendapatan bagi masyarakat banyak. Karena itu peneliti ingin melihat **Analisis yuridis kebijakan subsidi kendaraan listrik dan dampaknya terhadap persaingan usaha.**

Rumusan Masalah

Apakah kebijakan subsidi kendaraan listrik dapat dianggap sebagai bentuk distorsi pasar yang bertentangan dengan hukum persaingan usaha?

METODE

Penelitian ini adalah penelitian normatif atau penelitian hukum doktrinal (*doctrinal research*) merupakan penelitian yang bertujuan untuk memberikan eksposisi yang bersifat sistematis tentang aturan hukum yang mengatur bidang hukum tertentu, menganalisis hubungan antara aturan hukum yang satu dengan yang lain, menjelaskan bagian-bagian yang sulit untuk dipahami dari suatu aturan hukum, bahkan mungkin juga mencakup prediksi perkembangan suatu aturan hukum tertentu pada masa mendatang. Penelitian hukum doktrinal adalah penelitian berbasis kepastiaan, yang fokusnya adalah analisis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder (Susanti & Efendi, 2014). pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Perundang-undangan, pendekatan konsep dan pendekatan perbandingan hukum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan subsidi kendaraan listrik di Indonesia diatur melalui berbagai regulasi, mulai dari Peraturan Presiden hingga peraturan menteri. Tujuan utama kebijakan ini adalah mendorong percepatan transisi ke kendaraan Listrik ramah lingkungan sebagai bagian dari komitmen nasional menurunkan emisi gas rumah kaca (GRK). Dalam konteks hukum, subsidi merupakan instrumen intervensi negara yang sah, namun harus tetap memperhatikan prinsip persaingan usaha. Kebijakan terkait subsidi kendaraan listrik di Indonesia diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan, yang telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023. Peraturan ini kemudian ditindaklanjuti melalui beberapa regulasi turunan, antara lain:

1. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Pajak Pertambahan Nilai atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Empat Tertentu dan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bus Tertentu, serta Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Penyerahan Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa Kendaraan Bermotor Roda Empat Emisi Karbon Rendah Listrik Tertentu yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2025.
2. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 21 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Pemerintah untuk Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Dua.

Berdasarkan ketentuan Pasal 12 Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 jo. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019, Pemerintah memberikan izin kepada perusahaan industri untuk mengimpor kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam bentuk utuh (*Completely Built-Up/CBU*) hingga akhir tahun 2025. Kebijakan ini ditujukan bagi perusahaan yang: (i) akan membangun fasilitas pabrik produksi kendaraan listrik di Indonesia; (ii) berencana memperkenalkan produk kendaraan listrik baru ke pasar domestik; atau (iii) berupaya menambah kapasitas produksi pabrik yang telah ada.

Sebagai bentuk dukungan terhadap kebijakan tersebut, Pemerintah memberikan insentif fiskal kepada perusahaan industri sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 19A ayat (1) huruf a. Insentif yang dimaksud meliputi pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam bentuk utuh (CBU), atau fasilitas bea masuk yang ditanggung oleh pemerintah.

Selain insentif berupa pembebasan bea masuk, Pasal 19A ayat (1) huruf b Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 juga mengatur mengenai insentif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Insentif ini diberikan dalam bentuk pembebasan PPnBM untuk kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam keadaan utuh (*Completely Built-Up/CBU*), atau dalam bentuk PPnBM yang ditanggung oleh pemerintah. Selanjutnya, Pasal 19A ayat (1) huruf c mengatur mengenai insentif berupa pembebasan atau pengurangan pajak daerah, yang juga diberikan untuk kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam bentuk CBU.

Lebih lanjut, Pasal 17 ayat (3) menguraikan subjek hukum yang berhak menerima insentif tersebut. Penerima insentif meliputi:

1. Perusahaan industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai;
2. Perguruan tinggi dan lembaga penelitian dan pengembangan;
3. Perusahaan industri yang bergerak di bidang komponen kendaraan listrik berbasis baterai;
4. Perusahaan penyedia baterai;
5. Perusahaan industri yang berperan dalam percepatan produksi serta penyediaan sarana dan prasarana untuk kendaraan listrik berbasis baterai;
6. Perusahaan pengelola limbah baterai;
7. Perusahaan penyedia Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU), Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU), serta penyedia hunian dengan instalasi listrik privat untuk pengisian kendaraan listrik;
8. Perusahaan angkutan umum yang menggunakan kendaraan listrik; dan
9. Orang perseorangan pengguna kendaraan listrik berbasis baterai.

Adapun jenis-jenis insentif yang diberikan, sebagaimana diatur dalam Pasal 19 dan Pasal 19A mencakup:

No.	Pasal	Jenis Insentif	Keterangan
1	Pasal 19 ayat (1) a	Pembebasan/penanggung Bea Masuk atas kendaraan listrik CBU	Mendorong impor kendaraan listrik dalam bentuk <i>Completely Built-Up (CBU)</i>
2	Pasal 19 ayat (1) b	Insentif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM)	Diberikan untuk kendaraan listrik berbasis baterai
3	Pasal 19 ayat (1) c	Pembebasan/pengurangan pajak pusat dan pajak daerah	Termasuk PPN, PPh, dan pajak kendaraan bermotor daerah
4	Pasal 19 ayat (1) d	Pembebasan Bea Masuk atas impor mesin, barang, dan bahan penanaman modal	Untuk menunjang pembangunan industri dalam negeri
5	Pasal 19 ayat (1) e	Bea Masuk ditanggung pemerintah (DT) atas bahan baku/bahan penolong produk	Untuk keperluan proses produksi kendaraan listrik
6	Pasal 19 ayat (1) f	Insentif untuk pembuatan peralatan SPKLU dan SPBKLU	Mendukung pengembangan infrastruktur pengisian kendaraan

No.	Pasal	Jenis Insentif	Keterangan
7	Pasal 19 ayat (1) g	Insentif pembiayaan ekspor	listrik Untuk mendorong ekspor kendaraan listrik dan komponennya
8	Pasal 19 ayat (1) h	Insentif fiskal untuk penelitian, pengembangan, inovasi teknologi, dan vokasi	Untuk SDM dan inovasi industri kendaraan listrik
9	Pasal 19 ayat (1) i	Tarif parkir khusus	Diberikan di lokasi tertentu untuk pengguna kendaraan listrik
10	Pasal 19 ayat (1) j	Keringanan biaya pengisian daya di SPKLU	Meringankan beban konsumen kendaraan listrik
11	Pasal 19 ayat (1) k	Sertifikasi kompetensi profesi SDM	Untuk tenaga kerja di industri kendaraan listrik berbasis baterai
12	Pasal 19 ayat (1) l	Sertifikasi produk dan/atau standar tekn	Untuk industri kendaraan listrik dan komponen terkait
13	Pasal 19A ayat (1) a	Pembebasan Bea Masuk atas kendaraan listrik CBU	Tambahan dari pasal sebelumnya, dikhususkan untuk bentuk utuh kendaraan
14	Pasal 19A ayat (1) b	Pembebasan/penanggung PPNBM kendaraan listrik CBU	Bisa berupa pembebasan langsung atau ditanggung oleh pemerintah
15	Pasal 19A ayat (1) c	Pembebasan/pengurangan pajak daerah untuk kendaraan listrik CBU	Insentif tambahan di tingkat daerah untuk mendorong penetrasi pasar kendaraan listrik

Di samping itu pemerintah juga memberikan insentif lain yang diatur dalam peraturan menteri keuangan, Peraturan menteri industri dan menteri ESDM

No.	Peraturan	Jenis Bantuan	Keterangan
1	PMK No. 38 Tahun 2023	PPN Ditanggung Pemerintah untuk mobil dan bus listrik	Berlaku untuk kendaraan dengan TKDN tertentu, tahun anggaran 2023
2	PMK No. 8 Tahun 2024	PPN Ditanggung Pemerintah untuk mobil dan bus listrik	Lanjutan insentif tahun sebelumnya, mendukung transisi energi dan peningkatan minat beli kendaraan listrik
3	PMK No. 12 Tahun 2025	PPN Ditanggung Pemerintah PPNBM Ditanggung Pemerintah	Untuk kendaraan listrik roda empat dan bus tertentu, serta kendaraan LCEV (low carbon emission vehicle)
4	PEMPERIN No. 21 Thn 2023	Subsidi Pembelian kendaraan roda dua dan roda empat.	Dalam bentuk potongan harga langsung, diberikan kepada masyarakat untuk pembelian motor listrik baru dengan TKDN sesuai ketentuan
5	Permen ESDM	Konvensi Kendaraan roda dua biasa ke kendaraan listrik	Besar bantuan: Rp10 juta per unit motor yang dikonversi.

Selain insentif fiskal, pemerintah Indonesia juga memberikan berbagai bentuk insentif non-fiskal untuk mendukung percepatan adopsi kendaraan listrik. Insentif non-fiskal tersebut mencakup kemudahan dalam proses perizinan bagi perusahaan industri yang akan membangun fasilitas produksi kendaraan listrik serta industri pendukungnya. Pemerintah juga memberikan akses terhadap lokasi-lokasi strategis untuk pembangunan infrastruktur pendukung seperti Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU).

Di samping itu, negara juga memberikan fasilitas tarif parkir gratis di lokasi-lokasi tertentu bagi pengguna kendaraan listrik sebagai bentuk insentif langsung kepada konsumen. Kemudahan lainnya mencakup proses instalasi infrastruktur pengisian daya (charger), baik untuk kepemilikan pribadi maupun untuk kepentingan umum. Untuk menjamin standar mutu dan keselamatan, pemerintah juga memfasilitasi sertifikasi kompetensi sumber daya manusia (SDM) di sektor kendaraan listrik, serta sertifikasi produk dan komponen kendaraan listrik dan industri penunjangnya. Kebijakan insentif non-fiskal ini bertujuan untuk menciptakan ekosistem kendaraan listrik yang inklusif, efisien, dan berkelanjutan, serta mempercepat transisi menuju sistem transportasi yang rendah emisi sesuai dengan agenda pembangunan nasional berkelanjutan.

Dalam teori pasar persaingan sempurna, ditekankan bahwa setiap pelaku pasar memiliki kesempatan yang sama untuk berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi. Kesetaraan ini dijamin melalui keberadaan hukum yang adil dan tidak diskriminatif, yang ditegakkan oleh negara. Salah satu bentuk intervensi negara dalam menjamin terciptanya keadilan tersebut adalah melalui pemberian subsidi.

Secara umum, subsidi dipahami sebagai bantuan tunai yang diberikan kepada masyarakat guna meningkatkan daya beli, khususnya saat terjadi tekanan ekonomi pada rumah tangga. Namun demikian, subsidi juga dapat diberikan kepada pelaku usaha atau perusahaan produksi sebagai strategi untuk meningkatkan kapasitas produksi, mendorong inovasi, atau memperkuat daya saing nasional dalam konteks investasi global.

Kendaraan listrik merupakan salah satu inovasi teknologi yang dipandang akan mentransformasi sektor transportasi global melalui penggunaan energi bersih dan ramah lingkungan. Namun, biaya produksi kendaraan listrik secara signifikan lebih tinggi dibandingkan kendaraan konvensional. Hal ini disebabkan oleh belum matangnya infrastruktur produksi kendaraan listrik, sementara infrastruktur produksi kendaraan konvensional telah berkembang secara efisien selama puluhan tahun. Akibatnya, harga jual kendaraan listrik cenderung lebih mahal di pasaran.

Pemerintah Indonesia menyadari tantangan tersebut, sehingga melalui Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023, diberlakukan berbagai bentuk insentif fiskal bagi pelaku industri, termasuk peneliti dan produsen, dalam rangka mendukung pengembangan kendaraan listrik. Insentif ini diberikan untuk menekan harga jual kendaraan listrik roda dua maupun roda empat, sehingga mampu bersaing dengan kendaraan konvensional dan mendorong masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan listrik.

Meskipun demikian, kebijakan pemberian insentif secara massif—baik dalam bentuk fiskal maupun non-fiskal—harus dilakukan secara hati-hati. Dalam jangka pendek, insentif dapat mendorong peningkatan produksi dan penjualan kendaraan listrik. Namun, dalam jangka panjang, kebijakan ini berpotensi menimbulkan distorsi pasar dan bahkan dapat mematikan persaingan usaha, khususnya bagi pelaku industri otomotif konvensional yang tidak memperoleh insentif serupa.

Oleh karena itu, negara sebagai regulator harus menjaga keseimbangan antara upaya mendorong adopsi kendaraan listrik dan prinsip persaingan usaha yang sehat. Pemberian insentif hendaknya tidak menimbulkan diskriminasi terhadap pelaku usaha lain serta harus memperhatikan keberlanjutan dan keadilan dalam pengembangan sektor otomotif nasional. Hal ini penting untuk memastikan bahwa transisi menuju kendaraan ramah lingkungan dilakukan tanpa merugikan pelaku usaha lain maupun konsumen sebagai pihak yang paling terdampak oleh kebijakan pasar.

Subsidi kendaraan listrik terbukti mampu menurunkan harga jual kendaraan secara signifikan. Penurunan harga ini pada gilirannya meningkatkan daya beli masyarakat dan mendorong peralihan konsumsi dari kendaraan konvensional berbahan bakar fosil ke kendaraan listrik berbasis baterai. Namun demikian, kebijakan subsidi yang hanya diberikan kepada satu

jenis produk, yakni kendaraan listrik, berpotensi menciptakan ketidakseimbangan dalam struktur persaingan pasar otomotif. Produsen kendaraan konvensional yang tidak memperoleh subsidi serupa akan berada dalam posisi yang kurang menguntungkan secara kompetitif. Dalam jangka panjang, kondisi ini berpotensi menimbulkan distorsi pasar dan menghambat dinamika persaingan usaha yang sehat.

Dari perspektif hukum persaingan usaha, kebijakan subsidi semacam ini dapat dikategorikan sebagai bentuk intervensi negara yang harus dikontrol secara hati-hati. Jika tidak dilakukan secara proporsional, subsidi tersebut dapat menghambat persaingan dan mendorong praktik diskriminatif terhadap pelaku usaha lain. Hal ini sejalan dengan konsep state aid dalam hukum Uni Eropa, yang menetapkan bahwa bantuan negara kepada perusahaan tertentu yang dapat mengganggu persaingan di pasar bersama dianggap bertentangan dengan prinsip persaingan sehat, kecuali bantuan tersebut memenuhi kriteria tertentu untuk kepentingan umum.

Kebijakan subsidi kendaraan listrik juga harus dikaji dalam kerangka Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, khususnya Pasal 3 huruf a dan b, yang menekankan pentingnya menjaga kepentingan umum, meningkatkan efisiensi ekonomi, serta mewujudkan iklim usaha yang kondusif. Prinsip-prinsip ini hanya dapat tercapai apabila intervensi negara melalui subsidi dilakukan secara adil, transparan, dan tidak merugikan pelaku usaha lain di pasar.

Lebih jauh, pemberian subsidi terhadap kendaraan listrik dilakukan dalam berbagai tahapan—mulai dari proses produksi, distribusi, hingga tahap konsumsi di tingkat pengguna. Kebijakan yang mencakup seluruh rantai nilai ini, apabila tidak disertai dengan evaluasi dan batasan yang memadai, dapat dianggap sebagai bentuk bantuan negara yang berlebihan (*excessive state aid*). Dalam praktiknya, subsidi yang terlalu besar dapat secara artifisial menurunkan biaya produksi kendaraan listrik, sehingga menciptakan keunggulan kompetitif yang tidak diperoleh melalui mekanisme pasar. Akibatnya, persaingan antara kendaraan listrik dan kendaraan konvensional menjadi tidak seimbang, yang berpotensi mengarah pada distorsi pasar dalam jangka panjang.

KESIMPULAN

Subsidi kendaraan listrik di Indonesia merupakan kebijakan pemerintah yang bertujuan utama mendukung percepatan transisi energi bersih dan penurunan emisi gas rumah kaca sesuai komitmen nasional dan global. Kebijakan subsidi ini diatur melalui berbagai regulasi, mulai dari Peraturan Presiden hingga peraturan menteri, dan diberikan dalam bentuk insentif fiskal (seperti pembebasan pajak, potongan harga, dan bea masuk) serta insentif non-fiskal (seperti kemudahan perizinan, fasilitas infrastruktur, dan tarif parkir khusus). Namun, pemberian subsidi yang hanya difokuskan pada kendaraan listrik berpotensi menimbulkan distorsi pasar dan ketidakseimbangan persaingan usaha di sektor otomotif, khususnya terhadap produsen kendaraan konvensional yang tidak memperoleh insentif serupa.

Dari perspektif hukum persaingan usaha, subsidi kendaraan listrik merupakan bentuk intervensi negara yang sah, namun harus dilakukan secara proporsional, adil, transparan, dan tidak diskriminatif agar tidak menimbulkan praktik persaingan usaha tidak sehat atau keunggulan kompetitif yang tidak wajar di pasar. Negara sebagai regulator wajib menjaga keseimbangan antara upaya percepatan adopsi kendaraan listrik dengan prinsip persaingan usaha yang sehat, sehingga transisi menuju transportasi ramah lingkungan dapat berjalan tanpa merugikan pelaku usaha lain maupun konsumen. Evaluasi dan pengawasan terhadap kebijakan subsidi sangat penting untuk menghindari bantuan negara yang berlebihan (*excessive state aid*) dan memastikan keberlanjutan serta keadilan dalam pengembangan sektor otomotif nasional.

REFERENSI

- Astraotoshop.com. (2025, Juni 17). *Subsidi kendaraan listrik 2025: Syarat, perhitungan, dan daftarnya*. <https://astraotoshop.com/article/subsidi-kendaraan-listrik>
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. (2023). *Laporan kinerja Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral: Pusat Data dan Informasi*. <https://www.esdm.go.id/assets/media/content/content-laporan-kinerja-kementerian-esdm-tahun-2023.pdf>
- Putri, R. H. (2022). Pengaruh kebijakan subsidi, foreign direct investment (FDI), dan tata kelola pemerintahan terhadap pertumbuhan ekonomi (studi kasus negara–negara di ASEAN). *Revenue: Jurnal Manajemen Bisnis Islam*, 3(1), 123–136.
- Radhica, D. D. (2023). Proteksionisme nikel Indonesia dalam perdagangan dunia. *Jurnal Cendekia Niaga*, 7(1), 74–84.
- Soen, A. S., Sugianto, H., Theodorus, R., & Mapusari, S. A. (2022). Subsidi di Indonesia. *Wacana Ekonomi: Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Akuntansi*, 21(1), 84–92.
- Susanti, D. O., & Efendi, A. (2014). *Penelitian hukum (Legal research)*. Jakarta: Sinar Grafika.