

Strategi Transisi Kebijakan PPN Kendaraan Listrik Pasca-Insentif 2025: Perspektif Pemangku Kepentingan

Qosim¹, Rita Nataliawati^{2*}, Sri Yaumi³, Tri Winarsih⁴, Moh. Midchol Afan⁵

^{1,2,3,4} Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Institut Teknologi dan Bisnis Ahmad Dahlan, Lamongan, 62218, Indonesia

⁵ Fakultas Teknik, Institut Teknologi dan Bisnis Ahmad Dahlan, Lamongan, 62218, Indonesia

*rita12natalia@gmail.com

Abstract

The expiration of Indonesia's Value Added Tax (VAT) incentive for electric vehicles (EVs) creates a policy dilemma between fiscal sustainability and the transition to low-emission transportation. This study aims to evaluate alternative post-2025 VAT incentive policies for electric vehicles from stakeholders' perspectives using Optimal Tax Theory. A qualitative descriptive approach was applied through semi-structured interviews with regulators, EV industry representatives, tax consultants, policy analysts, and academics, supported by analysis of tax regulations and policy documents. Thematic analysis was used to assess three alternatives: direct termination, gradual phase-out, and targeted incentives. Direct termination improves fiscal efficiency and administrative simplicity, but may weaken consumer affordability, market demand, and investment certainty. Gradual phase-out provides a more predictable adjustment process while reducing fiscal expenditure progressively. Targeted incentives improve budget accuracy by prioritizing strategic segments, including EVs with high domestic content, public transport, productive vehicles, and consumers facing adoption barriers. The comparative evaluation shows that no single alternative fully meets fiscal, economic, social, industrial, and environmental objectives. The study concludes that combining gradual phase-out and targeted incentives is the most balanced approach to post-incentive VAT reform. This study extends Optimal Tax Theory to green fiscal policy in emerging EV markets.

Keywords: Electric Vehicles, Fiscal Sustainability, Green Fiscal Policy, Optimal Tax Theory, Value Added Tax

Abstrak

Berakhirnya insentif Pajak Pertambahan Nilai (PPN) kendaraan listrik di Indonesia menimbulkan dilema antara keberlanjutan fiskal dan transisi transportasi rendah emisi. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi alternatif kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif 2025 dari perspektif pemangku kepentingan menggunakan Teori Pajak Optimal. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif melalui wawancara semi-terstruktur dengan regulator, perwakilan industri kendaraan listrik, konsultan pajak, analis kebijakan, dan akademisi, yang didukung oleh analisis regulasi perpajakan serta dokumen kebijakan terkait. Data dianalisis secara tematik untuk menilai tiga alternatif, yaitu penghentian langsung insentif, pengurangan insentif secara bertahap, dan insentif terarah. Penghentian langsung meningkatkan efisiensi fiskal dan kesederhanaan administrasi, tetapi berpotensi menurunkan keterjangkauan konsumen, permintaan pasar, dan kepastian investasi. Pengurangan bertahap menyediakan proses penyesuaian yang lebih dapat diprediksi sambil mengurangi beban fiskal secara progresif. Insentif terarah meningkatkan ketepatan penggunaan anggaran melalui prioritas bagi kendaraan dengan TKDN tinggi, angkutan umum listrik, kendaraan produktif, serta kelompok yang menghadapi hambatan adopsi. Evaluasi menunjukkan tidak ada satu alternatif yang sepenuhnya memenuhi tujuan fiskal, ekonomi, sosial, industri, dan lingkungan. Kombinasi pengurangan bertahap dan insentif terarah merupakan pendekatan paling seimbang bagi reformasi PPN pasca-insentif.

Kata Kunci: Keberlanjutan Fiskal, Kebijakan Fiskal Hijau, Kendaraan Listrik, Pajak Pertambahan Nilai, Teori Pajak Optimal.

Pendahuluan

Percepatan transisi menuju ekonomi rendah karbon menempatkan sektor transportasi sebagai salah satu bidang kebijakan yang strategis bagi Indonesia. Komitmen Indonesia dalam *Enhanced Nationally Determined Contribution* (E-NDC) dan target *Net Zero Emission* tahun 2060 menuntut pengurangan emisi secara bertahap, termasuk melalui peralihan dari kendaraan bermesin pembakaran internal menuju kendaraan listrik (*electric vehicles*/EV) (Republic of Indonesia, 2022). Dalam konteks tersebut, kebijakan fiskal berperan penting untuk mengurangi kesenjangan harga antara EV dan kendaraan konvensional, memperluas akses konsumen, serta mendorong investasi pada ekosistem industri kendaraan listrik domestik. Pemerintah Indonesia telah menggunakan insentif Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) bagi kendaraan listrik melalui PMK Nomor 38 Tahun 2023 dan melanjutkannya melalui PMK Nomor 12 Tahun 2025 (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2023, 2025). Kebijakan tersebut menjadi bagian dari upaya pemerintah untuk mempercepat adopsi EV sekaligus mendukung pengembangan industri berbasis Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN).

Meskipun insentif fiskal telah membantu memperkuat momentum pasar kendaraan listrik, berakhirnya fasilitas PPN DTP pada 31 Desember 2025 menimbulkan persoalan kebijakan baru. Tanpa desain transisi yang jelas, penghentian insentif berpotensi meningkatkan sensitivitas harga konsumen, memperlambat pertumbuhan permintaan, serta menciptakan ketidakpastian bagi pelaku industri dan investor. Namun, perpanjangan insentif secara terus-menerus juga menghadapkan pemerintah pada persoalan ruang fiskal, ketepatan sasaran penerima manfaat, dan risiko ketergantungan pasar terhadap subsidi. Oleh sebab itu, isu utama yang dihadapi bukan semata-mata apakah insentif perlu dilanjutkan atau dihentikan, melainkan bagaimana merancang strategi transisi kebijakan PPN yang mampu menjaga momentum adopsi EV tanpa mengabaikan keberlanjutan fiskal, keadilan distribusi, dan penguatan industri nasional.

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa insentif pajak dan subsidi dapat meningkatkan daya tarik serta permintaan kendaraan listrik (Febriansyah & Gunadi, 2025; Budiastuti et al., 2025; Zhang et al., 2023). Studi lain juga menekankan bahwa penghentian insentif secara mendadak dapat menekan permintaan karena konsumen tetap sensitif terhadap perubahan harga, sehingga *phase-out* yang bertahap diperlukan untuk menjaga stabilitas pasar. Namun, penelitian yang ada masih banyak berfokus pada efektivitas insentif terhadap penjualan atau adopsi EV secara kuantitatif. Kajian mengenai desain transisi PPN pasca-insentif, khususnya yang mempertimbangkan secara bersamaan efisiensi fiskal, keterjangkauan konsumen, kepastian investasi, kelayakan administrasi, eksternalitas lingkungan, dan keselarasan dengan kebijakan industri nasional masih terbatas, terutama di Indonesia, di mana arah kebijakan penggantinya masih berkembang pada periode pengumpulan data penelitian.

Berangkat dari kesenjangan tersebut, penelitian ini diposisikan sebagai studi kualitatif berbasis perspektif pemangku kepentingan, bukan sebagai evaluasi kuantitatif atas dampak kebijakan pasca-insentif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi transisi kebijakan PPN kendaraan listrik setelah berakhirnya insentif fiskal tahun 2025 melalui pandangan

regulator, pelaku industri, praktisi, dan akademisi. Pertanyaan penelitian yang diajukan adalah: Bagaimana strategi transisi kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif dapat dirumuskan berdasarkan perspektif pemangku kepentingan dalam kerangka *Optimal Tax Theory*? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, penelitian menggunakan tujuh dimensi *Optimal Tax Theory*, yaitu efisiensi fiskal, distorsi pasar, keadilan distribusi, eksternalitas lingkungan, kelayakan administrasi, kepastian kebijakan, dan keselarasan dengan kebijakan industri nasional (Diamond & Mirrlees, 1971a, 1971b; Mirrlees et al., 2011; OECD, 2024).

Penelitian ini memberikan kontribusi teoretis dengan mengontekstualisasikan *Optimal Tax Theory* dalam perumusan kebijakan fiskal hijau pada fase transisi pasca-insentif kendaraan listrik. Secara praktis, penelitian ini menawarkan dasar analitis bagi pemerintah untuk merancang kebijakan PPN yang lebih adaptif dan bertahap, dengan menyeimbangkan kebutuhan untuk menjaga penerimaan negara, keterjangkauan kendaraan listrik, kepastian investasi, penguatan TKDN, serta pencapaian target dekarbonisasi sektor transportasi.

Kajian Pustaka

***Optimal Tax Theory* (Teori Optimal Pajak)**

Optimal Tax Theory menjelaskan bahwa kebijakan perpajakan perlu dirancang untuk menyeimbangkan penerimaan negara, efisiensi ekonomi, keadilan distribusi, dan kelayakan administrasi (Diamond & Mirrlees, 1971a, 1971b; Mirrlees et al., 2011). Dalam konteks lingkungan, pajak dan insentif fiskal dapat digunakan untuk mengoreksi kegagalan pasar ketika biaya sosial emisi belum tercermin dalam harga pasar (Goulder & Parry, 2008; Pigato, 2019). Insentif PPN kendaraan listrik dapat memperkecil kesenjangan harga dengan kendaraan berbasis bahan bakar fosil, mendorong adopsi teknologi rendah emisi, dan mendukung industri nasional. Namun, fasilitas tersebut tidak dapat dipertahankan tanpa batas karena berpotensi mengurangi penerimaan negara, menciptakan ketergantungan pasar, serta menghasilkan manfaat yang kurang tepat sasaran.

Penelitian ini menggunakan *Optimal Tax Theory* sebagai kerangka analisis induktif-deduktif melalui tujuh dimensi: efisiensi fiskal, distorsi pasar, keadilan distribusi, eksternalitas lingkungan, kelayakan administrasi, kepastian kebijakan, dan keselarasan kebijakan industri nasional. Ketujuh dimensi tersebut digunakan sebagai kerangka induktif-deduktif dalam menelaah strategi transisi kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif 2025. Secara deduktif, dimensi efisiensi fiskal, distorsi pasar, keadilan distribusi, eksternalitas lingkungan, kelayakan administrasi, kepastian kebijakan, dan keselarasan kebijakan industri nasional menjadi kategori awal dalam proses analisis. Secara induktif, kategori tersebut diperkaya melalui temuan wawancara pemangku kepentingan dan penelaahan dokumen kebijakan. Dengan demikian, tabel operasionalisasi ini berfungsi sebagai panduan untuk menilai setiap alternatif kebijakan secara menyeluruh, termasuk berbagai trade-off antara keberlanjutan fiskal, keterjangkauan konsumen, kepastian investasi, penguatan industri nasional, dan target dekarbonisasi.

Dinamika Kebijakan Pasca-Insentif Kendaraan Listrik

Keberhasilan kebijakan kendaraan listrik tidak hanya ditentukan oleh besarnya insentif, tetapi juga oleh cara pemerintah mengurangi atau mengakhirinya. Penghentian insentif secara mendadak dapat meningkatkan harga efektif kendaraan listrik, memengaruhi keputusan pembelian, dan menciptakan ketidakpastian bagi produsen maupun investor. Karena itu, kecenderungan kebijakan global mengarah pada pengurangan subsidi secara bertahap, disertai instrumen yang lebih selektif, roadmap yang jelas, serta dukungan terhadap infrastruktur pengisian daya dan ekosistem industri (International Energy Agency (IEA), 2025). Pendekatan tersebut penting untuk menyeimbangkan momentum dekarbonisasi dengan disiplin fiskal dan kemandirian pasar kendaraan listrik.

Dalam konteks Indonesia, PMK Nomor 12 Tahun 2025 mengatur fasilitas PPN ditanggung Pemerintah untuk penyerahan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai tertentu selama tahun anggaran 2025 (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2025). Berakhirnya periode fasilitas tersebut menimbulkan kebutuhan untuk merumuskan strategi transisi PPN yang mampu menjaga adopsi kendaraan listrik tanpa mengabaikan keberlanjutan fiskal, keterjangkauan konsumen, investasi, penguatan TKDN, dan kesiapan infrastruktur. Berbeda dari studi yang umumnya berfokus pada pengaruh insentif terhadap penjualan atau adopsi EV, penelitian ini menganalisis strategi transisi PPN secara lebih komprehensif melalui tujuh dimensi *Optimal Tax Theory* berdasarkan perspektif pemangku kepentingan.

Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada evaluasi strategi transisi kebijakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) kendaraan listrik setelah berakhirnya insentif pada tahun 2025. Fokus tersebut diarahkan pada bagaimana pemangku kepentingan, meliputi regulator, pelaku industri kendaraan listrik, konsultan pajak, analis kebijakan, dan akademisi, memaknai konsekuensi serta kelayakan tiga alternatif kebijakan, yaitu penghentian langsung insentif, pengurangan insentif secara bertahap, dan pemberian insentif secara selektif. Evaluasi dilakukan menggunakan perspektif Teori Pajak Optimal dengan mempertimbangkan keberlanjutan fiskal, stabilitas pasar, keterjangkauan konsumen, kepastian investasi, penguatan industri nasional, kelayakan administrasi, dan tujuan lingkungan. Berdasarkan fokus tersebut, pertanyaan penelitian ini adalah:

RQ1: Bagaimana perspektif pemangku kepentingan terhadap alternatif strategi transisi kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif 2025, dan strategi manakah yang paling proporsional berdasarkan perspektif Teori Pajak Optimal?

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk mengeksplorasi perspektif pemangku kepentingan mengenai strategi transisi kebijakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) kendaraan listrik setelah berakhirnya insentif PPN Ditanggung Pemerintah pada tahun 2025. Pendekatan ini dipilih karena penelitian berfokus pada pemahaman atas pertimbangan, pengalaman, dan perbedaan pandangan para aktor yang berkaitan dengan kebijakan fiskal, industri kendaraan listrik, serta transisi energi, bukan pada pengukuran kausal dampak kebijakan secara kuantitatif (Creswell & Poth, 2018). *Optimal Tax Theory* digunakan

sebagai kerangka induktif-deduktif untuk menafsirkan data melalui tujuh dimensi evaluatif: efisiensi fiskal, distorsi pasar, keadilan distribusi, eksternalitas lingkungan, kelayakan administrasi, kepastian kebijakan, dan keselarasan kebijakan industri nasional, yang disajikan pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1 Operasionalisasi Optimal Tax Theory dalam Analisis Kebijakan PPN Kendaraan Listrik Pasca-Insentif

Dimensi evaluasi	Indikator analisis	Pertanyaan
Efisiensi fiskal	Potensi kehilangan penerimaan, beban anggaran, efisiensi biaya kebijakan, dan keberlanjutan fiskal	Seberapa efisien alternatif kebijakan PPN bagi fiskal pemerintah?
Distorsi pasar	Perubahan harga EV, respons permintaan, elastisitas harga, perilaku produsen, dan risiko <i>deadweight loss</i>	Apakah kebijakan menimbulkan distorsi pasar yang berlebihan?
Keadilan distribusi	Kelompok penerima manfaat, akses konsumen berpendapatan menengah, persebaran manfaat, dan ketepatan sasaran	Siapa yang memperoleh manfaat kebijakan dan apakah manfaat tersebut terdistribusi secara adil?
Eksternalitas lingkungan	Adopsi EV, pengurangan emisi, substitusi kendaraan ICE, dan kontribusi terhadap dekarbonisasi transportasi	Apakah kebijakan mendukung pengurangan eksternalitas lingkungan dan target dekarbonisasi?
Kelayakan administrasi	Verifikasi TKDN, kejelasan kriteria penerima, pengawasan, biaya kepatuhan, dan kemudahan implementasi	Apakah skema kebijakan mudah diterapkan, dipatuhi, dan diawasi?
Kepastian kebijakan	Roadmap, jadwal <i>phase-out</i> , konsistensi regulasi, prediktabilitas tarif, dan kepastian bagi konsumen maupun investor	Apakah kebijakan memberikan arah dan kepastian yang memadai bagi pelaku ekonomi?
Keselarasan kebijakan industri nasional	TKDN, investasi, rantai pasok, industri baterai, infrastruktur pengisian daya, dan daya saing industri	Apakah kebijakan mendukung penguatan ekosistem dan industri kendaraan listrik nasional?

Sumber: Diolah oleh peneliti berdasarkan Diamond dan Mirrlees (1971a, 1971b), Mirrlees et al. (2011), Goulder dan Parry (2008), Parry et al. (2014), serta Pigato (2019).

Data primer dikumpulkan melalui wawancara semi-terstruktur terhadap 10 informan yang dipilih secara *purposive*. Tabel 2 menyajikan profil informan yang terlibat dalam penelitian ini. Pemilihan informan didasarkan pada relevansi pengalaman, pengetahuan, atau kewenangan mereka dalam bidang perpajakan, kebijakan fiskal, industri kendaraan listrik, investasi, maupun transisi energi (Patton, 2015). Kriteria informan meliputi: (1) memiliki pengalaman profesional minimal tiga tahun pada bidang terkait; (2) terlibat atau memiliki pemahaman substantif mengenai penyusunan, implementasi, evaluasi, atau dampak kebijakan

perpajakan dan kendaraan listrik; (3) mampu menjelaskan implikasi berakhirnya insentif PPN kendaraan listrik; serta (4) bersedia berpartisipasi secara sukarela.

Tabel 2 Profil Informan Penelitian

Kode	Kelompok informan	Posisi/keahlian	Pengalaman
I1-I3	Regulator	Kebijakan fiskal/perpajakan	>3 tahun
I4-I6	Industri	Produsen, asosiasi, atau ekosistem kendaraan listrik	>3 tahun
I7-I8	Praktisi/analisis	Konsultan pajak dan analisis kebijakan	>3 tahun
I9-I10	Akademisi	Ekonomi publik, perpajakan, atau transisi energi	>3 tahun

Wawancara dilakukan pada Januari–Maret 2026, baik secara tatap muka maupun melalui Zoom Meeting, sesuai ketersediaan informan. Setiap wawancara berlangsung sekitar 55–70 menit. Pedoman wawancara disusun berdasarkan tujuh dimensi *Optimal Tax Theory*, tetapi tetap muncul isu atau pertimbangan baru di luar kategori awal. Kecukupan data dinilai secara bertahap selama proses pengumpulan data. Wawancara dihentikan pada informan kesepuluh setelah tema-tema utama telah berulang pada kelompok informan yang berbeda dan wawancara terakhir tidak menghasilkan kategori substantif baru yang mengubah kerangka analisis. Dengan demikian, jumlah informan ditetapkan berdasarkan kecukupan informasi dan keberagaman perspektif, bukan semata-mata pertimbangan jumlah.

Selain wawancara, penelitian ini menggunakan studi dokumentasi sebagai sumber data pendukung dan sarana triangulasi. Dokumen yang dianalisis mencakup regulasi dan dokumen kebijakan resmi, laporan pemerintah, data industri, serta laporan organisasi internasional yang terbit dalam rentang 2023–2026. Dokumen tersebut meliputi regulasi insentif PPN kendaraan listrik, termasuk PMK Nomor 38 Tahun 2023 dan PMK Nomor 12 Tahun 2025; publikasi Kementerian Keuangan dan Kementerian Perindustrian; data penjualan kendaraan listrik dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO); data investasi dan pengembangan industri kendaraan listrik; serta laporan *International Energy Agency* dan *OECD* mengenai pasar kendaraan listrik dan kebijakan fiskal hijau. Dokumen dipilih apabila berasal dari lembaga resmi atau organisasi kredibel, relevan langsung dengan kebijakan PPN dan ekosistem kendaraan listrik Indonesia, serta memuat informasi yang dapat digunakan untuk mengonfirmasi, memperluas, atau membandingkan temuan wawancara.

Analisis data mengacu pada model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña (2014) yang meliputi kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Seluruh rekaman wawancara ditranskripsikan secara verbatim, kemudian dibaca berulang oleh peneliti untuk memahami konteks data. Tahap awal analisis dilakukan melalui *open coding* untuk mengidentifikasi unit makna, seperti pertimbangan penerimaan negara, dampak harga kendaraan listrik, ketepatan sasaran insentif, kesiapan administrasi, kepastian regulasi, investasi, TKDN, dan pengurangan emisi. Kode-kode awal tersebut dicatat dalam *codebook* yang memuat nama kode, definisi operasional, contoh pernyataan, dan keterkaitannya dengan dimensi teori.

Selanjutnya, kode yang memiliki makna serupa dikelompokkan menjadi kategori dan tema. Tujuh dimensi *Optimal Tax Theory* digunakan sebagai kategori deduktif awal, sedangkan tema tambahan yang muncul dari data dipertimbangkan secara induktif sepanjang relevan dengan pertanyaan penelitian. Hasil pengodean wawancara kemudian disajikan dalam matriks perbandingan antarkelompok informan dan dibandingkan dengan dokumen kebijakan maupun data industri. Proses ini memungkinkan peneliti membedakan antara pandangan informan, bukti dokumen, dan interpretasi peneliti, sekaligus mengidentifikasi kesamaan, perbedaan, serta *trade-off* dalam alternatif strategi transisi PPN kendaraan listrik.

Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber dan metode, yaitu membandingkan pandangan regulator, industri, praktisi, dan akademisi dengan regulasi, laporan pemerintah, data industri, serta laporan IEA dan OECD. Peneliti juga melakukan *member checking* dengan memberikan ringkasan atau transkrip hasil wawancara kepada informan untuk memastikan ketepatan pemaknaan atas pernyataan mereka (Lincoln & Guba, 1985). Dari aspek etika penelitian, setiap informan memperoleh penjelasan mengenai tujuan penelitian, bentuk partisipasi, penggunaan data, dan hak untuk menghentikan partisipasi kapan saja. Persetujuan informan diperoleh sebelum wawancara dan perekaman dilakukan. Rekaman, transkrip, serta dokumen analisis disimpan secara terbatas dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Kutipan yang digunakan dalam naskah telah dianonimkan melalui kode informan dan hanya ditampilkan setelah memperoleh persetujuan penggunaan kutipan.

Hasil dan Pembahasan

Hasil

Penghentian Langsung Insentif PPN

Bukti wawancara menunjukkan bahwa penghentian langsung insentif PPN dipahami secara berbeda oleh tiap kelompok informan. Regulator, khususnya I1 dan I2, memandang berakhirnya insentif sebagai konsekuensi dari sifat stimulus fiskal yang bersifat sementara dan perlu dievaluasi berdasarkan kapasitas fiskal negara. Salah satu regulator menjelaskan bahwa “Insentif PPN diberikan untuk mempercepat pembentukan pasar kendaraan listrik, tetapi kebijakan tersebut tidak dimaksudkan untuk berlaku permanen karena pemerintah tetap harus mempertimbangkan keberlanjutan fiskal negara” (I1). Pandangan ini sejalan dengan praktisi/analisis (I7) yang menilai bahwa keberlanjutan insentif universal perlu dibatasi untuk menghindari peningkatan beban fiskal ketika pasar kendaraan listrik mulai berkembang.

Sebaliknya, I4–I6 dari kelompok industri menekankan risiko kenaikan harga akhir kendaraan dan penundaan keputusan pembelian apabila insentif dihentikan tanpa masa transisi. Seorang informan industri menyatakan, “Ketika insentif dihentikan, harga kendaraan listrik otomatis meningkat sehingga sebagian konsumen memilih menunda pembelian sambil menunggu kebijakan pemerintah berikutnya” (I4). Kekhawatiran tersebut diperkuat oleh I5 yang menyampaikan bahwa “penghapusan insentif secara tiba-tiba berpotensi mengganggu perencanaan produksi dan investasi yang telah disusun sebelumnya” (I5). Akademisi (I9–I10) tidak menolak

penghentian insentif, tetapi memandang bahwa keputusan tersebut perlu mempertimbangkan kematangan pasar, perkembangan TKDN, daya beli konsumen, dan kesiapan infrastruktur pengisian daya. Dengan demikian, perbedaan utama tidak terletak pada penolakan terhadap sifat sementara insentif, melainkan pada mekanisme dan waktu penghentiannya.

Bukti dokumen menunjukkan bahwa PMK Nomor 12 Tahun 2025 membatasi fasilitas PPN Ditanggung Pemerintah bagi kendaraan listrik untuk tahun anggaran 2025. Setelah masa fasilitas tersebut berakhir, pengenaan PPN kembali mengikuti ketentuan umum perpajakan. Dokumen ini mengonfirmasi bahwa insentif dirancang sebagai instrumen sementara, tetapi belum merinci desain transisi setelah masa insentif berakhir. Berdasarkan perbandingan tersebut, penghentian langsung dipahami sebagai pilihan yang kuat dari sisi efisiensi fiskal dan kesederhanaan administrasi, tetapi berisiko mengurangi keterjangkauan kendaraan listrik, melemahkan permintaan, serta menciptakan ketidakpastian bagi pelaku industri.

Strategi *Gradual Phase-Out*

Alternatif pengurangan insentif secara bertahap atau *gradual phase-out* muncul sebagai pilihan yang lebih moderat. Regulator (I1-I3), industri (I4-I6), praktisi/analisis (I7-I8), dan akademisi (I9-I10) sama-sama memandang perlunya masa transisi, tetapi memberikan alasan yang berbeda. Regulator menempatkan strategi ini sebagai cara untuk mengurangi beban fiskal secara terkendali serta memberi waktu bagi konsumen dan pelaku usaha untuk menyesuaikan diri. Sebagaimana disampaikan I2, "*Pemerintah perlu menyusun peta jalan penghentian insentif secara bertahap sehingga masyarakat dan pelaku industri memiliki waktu untuk menyesuaikan diri terhadap perubahan kebijakan*". Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa masa transisi dipandang penting untuk menjaga prediktabilitas kebijakan.

Kelompok industri mendukung adanya jadwal transisi yang jelas karena kepastian kebijakan memengaruhi proyeksi produksi, pengadaan komponen, dan keputusan investasi. Salah satu informan industri menyatakan bahwa perusahaan dapat menyesuaikan strategi bisnis apabila tahapan pengurangan insentif dan kriterianya diumumkan lebih awal (I5). Sementara itu, praktisi (I7-I8) dan akademisi (I9-I10) cenderung melihat *gradual phase-out* sebagai alternatif yang perlu disertai indikator evaluasi yang transparan, seperti perkembangan harga kendaraan listrik, volume penjualan, tingkat kandungan dalam negeri, investasi, dan kesiapan infrastruktur pengisian daya. Ketegangan yang muncul terletak pada kebutuhan industri atas kepastian jadwal dibandingkan dengan kebutuhan regulator untuk mempertahankan fleksibilitas penyesuaian kebijakan sesuai kondisi fiskal dan pasar.

Bukti dokumen menunjukkan bahwa insentif PPN kendaraan listrik merupakan kebijakan temporer untuk mempercepat pembentukan pasar. Laporan IEA dan OECD juga menunjukkan kecenderungan sejumlah negara untuk menggeser subsidi pembelian yang bersifat luas ke arah dukungan yang lebih terukur dan bertahap. Dokumen tersebut mendukung pentingnya desain transisi, walaupun tidak secara otomatis menentukan durasi atau besaran pengurangan insentif yang paling sesuai bagi Indonesia.

Interpretasi peneliti menunjukkan bahwa *gradual phase-out* merupakan titik temu antara disiplin fiskal dan kebutuhan stabilitas pasar. Namun, efektivitasnya sangat bergantung pada

dua syarat, yaitu adanya jadwal yang dapat diprediksi dan mekanisme evaluasi yang transparan. Tanpa kedua unsur tersebut, pengurangan bertahap tetap berpotensi dipersepsikan sebagai ketidakpastian kebijakan.

Insentif PPN yang Selektif dan Terarah

Hasil wawancara menunjukkan bahwa alternatif insentif selektif muncul sebagai respons terhadap keterbatasan insentif universal. Akademisi (I9–I10) dan praktisi/analisis (I7–I8) menilai bahwa dukungan fiskal sebaiknya diarahkan kepada segmen yang memberikan manfaat ekonomi, sosial, atau lingkungan yang lebih besar. Seorang informan akademisi menyatakan, “*Strategi transisi yang lebih tepat bukan mempertahankan seluruh insentif, tetapi mengarahkannya kepada kelompok kendaraan yang benar-benar membutuhkan dukungan sehingga lebih efektif dan efisien*” (I9). Kriteria selektivitas yang muncul dalam wawancara mencakup harga kendaraan yang lebih terjangkau, tingkat TKDN, kendaraan angkutan umum, kendaraan produktif, serta pembeli kendaraan listrik pertama.

Regulator (I1–I3) melihat pendekatan selektif sebagai peluang untuk menjaga efektivitas penggunaan anggaran dan menghubungkan dukungan fiskal dengan prioritas pembangunan industri nasional. Namun, I7–I8 mengingatkan bahwa semakin spesifik kriteria penerima, semakin besar kebutuhan akan sistem verifikasi dan pengawasan yang andal. Kelompok industri (I4–I6) pada prinsipnya mendukung insentif berbasis TKDN dan produksi domestik, tetapi menuntut kriteria yang konsisten dan mudah dipahami. Salah satu informan industri menekankan bahwa perubahan atau ketidakjelasan syarat penerima insentif dapat mengganggu keputusan produksi dan investasi (I6). Dari sisi praktisi dan analisis, skema yang semakin selektif berpotensi meningkatkan kompleksitas verifikasi, pengawasan, dan administrasi. Dengan demikian, terdapat ketegangan antara keinginan untuk meningkatkan ketepatan sasaran dengan kebutuhan untuk menjaga kelayakan administrasi.

Dokumen kebijakan EV Indonesia menunjukkan bahwa unsur TKDN, investasi, pengembangan rantai pasok, dan pembangunan infrastruktur merupakan bagian dari agenda penguatan ekosistem kendaraan listrik. Bukti ini memperkuat relevansi insentif yang dikaitkan dengan tujuan industri nasional, tetapi tetap memerlukan mekanisme operasional yang jelas.

Interpretasi peneliti menunjukkan bahwa insentif selektif berpotensi lebih adil dibandingkan insentif universal karena manfaat dapat diarahkan kepada segmen yang masih menghadapi hambatan adopsi atau memiliki dampak strategis. Meski demikian, pemerintah perlu menetapkan kriteria penerima, mekanisme verifikasi, indikator evaluasi, serta batas waktu fasilitas secara jelas agar kebijakan tidak menimbulkan beban administrasi yang berlebihan maupun ketidakpastian bagi pasar.

Evaluasi Komparatif Alternatif Kebijakan Berdasarkan *Optimal Tax Theory*

Ketiga alternatif kebijakan menunjukkan *trade-off* yang berbeda ketika dianalisis menggunakan tujuh dimensi *Optimal Tax Theory*. Penghentian langsung lebih kuat dari sisi efisiensi fiskal dan kelayakan administrasi, tetapi lebih rentan terhadap risiko penurunan

keterjangkauan konsumen dan kepastian investasi. Sebaliknya, *gradual phase-out* dipandang lebih mampu menjaga stabilitas pasar dan kepastian investasi, meskipun manfaat fiskalnya diperoleh secara bertahap. Insentif selektif memiliki potensi lebih besar dalam mendukung keadilan distribusi, eksternalitas lingkungan, dan penguatan industri nasional, tetapi memerlukan tata kelola administrasi yang lebih kompleks. Hasil evaluasi komparatif atas ketiga alternatif kebijakan tersebut disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3 Evaluasi Komparatif Alternatif Kebijakan PPN Kendaraan Listrik Pasca-Insentif

Dimensi evaluasi	Penghentian langsung	<i>Gradual phase-out</i>	Insentif selektif/terarah
Efisiensi fiskal	Tinggi	Sedang	Sedang-tinggi
Distorsi pasar dan keterjangkauan konsumen	Rendah	Tinggi	Sedang-tinggi
Keadilan distribusi	Rendah	Sedang	Tinggi
Eksternalitas lingkungan	Sedang	Tinggi	Tinggi
Kelayakan administrasi	Tinggi	Sedang	Sedang
Kepastian kebijakan dan investasi	Rendah	Tinggi	Sedang
Keselarasan dengan kebijakan industri nasional	Sedang	Tinggi	Tinggi

Sumber: Hasil analisis peneliti berdasarkan wawancara dan dokumen kebijakan (2026).

Catatan: Kategori tinggi, sedang, dan rendah ditetapkan melalui triangulasi antara frekuensi kemunculan tema, tingkat kesepakatan informan, serta konfirmasi dokumen kebijakan. Penilaian bersifat interpretatif dan tidak dimaksudkan sebagai pengukuran kuantitatif.

Bukti wawancara menunjukkan bahwa regulator lebih banyak mengaitkan penghentian langsung dengan disiplin fiskal, sedangkan industri mengaitkannya dengan kenaikan harga dan risiko ketidakpastian investasi. Kelompok akademisi dan praktisi/analisis cenderung menempatkan *gradual phase-out* sebagai alternatif yang lebih seimbang karena menyediakan ruang adaptasi sekaligus tetap menjaga arah konsolidasi fiskal. Dalam isu insentif selektif, kesamaan pandangan muncul pada perlunya kriteria berbasis TKDN, segmen produktif, atau akses konsumen; perbedaannya terletak pada tingkat kompleksitas administrasi yang dapat diterima. Bukti dokumen mendukung penilaian tersebut. PMK Nomor 12 Tahun 2025 menegaskan sifat temporer fasilitas PPN DTP, sedangkan dokumen kebijakan industri EV menempatkan TKDN, investasi, rantai pasok, dan infrastruktur sebagai tujuan strategis. Laporan IEA dan OECD juga menunjukkan bahwa kebijakan EV cenderung bergerak dari subsidi luas menuju instrumen yang lebih terarah dan berkelanjutan.

Secara interpretatif, tidak ada satu alternatif yang unggul dalam seluruh dimensi. Penghentian langsung sesuai apabila prioritas utama adalah pemulihan penerimaan dan penyederhanaan administrasi. *Gradual phase-out* lebih sesuai untuk menjaga prediktabilitas kebijakan dan stabilitas pasar. Sementara itu, insentif selektif lebih relevan untuk mengarahkan manfaat fiskal kepada segmen prioritas dan memperkuat industri domestik. Karena itu, kombinasi *gradual phase-out* dan insentif selektif merupakan pilihan yang paling seimbang.

Implikasi Kebijakan

Hasil penelitian mengarah pada kebutuhan desain transisi, bukan sekadar pilihan biner antara memperpanjang dan menghentikan insentif. Pertama, pemerintah perlu menerbitkan *policy roadmap* yang memuat tahapan pengurangan insentif, jadwal implementasi, indikator evaluasi, dan mekanisme komunikasi kebijakan. Langkah ini penting untuk merespons kebutuhan regulator akan disiplin fiskal sekaligus kebutuhan industri akan kepastian perencanaan. Kedua, pengurangan insentif universal dapat dipadukan dengan dukungan yang lebih selektif bagi segmen prioritas, seperti kendaraan dengan TKDN tinggi, angkutan umum listrik, kendaraan produktif, atau pembeli pertama pada kelompok sasaran tertentu. Ketiga, evaluasi kebijakan perlu menggunakan indikator yang dapat ditelusuri, meliputi perkembangan harga dan penjualan EV, investasi, TKDN, kapasitas rantai pasok, infrastruktur pengisian daya, serta kontribusi terhadap pengurangan emisi. Dengan desain tersebut, kebijakan PPN dapat menjaga keberlanjutan fiskal tanpa mengurangi secara tajam momentum transisi kendaraan listrik dan penguatan industri nasional.

Pembahasan

Penghentian Langsung Insentif PPN

Temuan penelitian menunjukkan bahwa penghentian langsung insentif PPN mencerminkan orientasi kebijakan yang menempatkan pemulihan ruang fiskal dan kesederhanaan administrasi sebagai prioritas utama. Dalam perspektif *Optimal Tax Theory*, pilihan ini dapat dibenarkan apabila insentif telah menimbulkan biaya fiskal yang lebih besar daripada tambahan manfaat ekonominya. Namun, optimalitas pajak tidak hanya ditentukan oleh besarnya penerimaan, melainkan juga oleh kemampuan kebijakan meminimalkan distorsi terhadap keputusan konsumsi, investasi, dan produksi (Diamond & Mirrlees, 1971a, 1971b; Mirrlees et al., 2011). Karena harga awal kendaraan listrik masih menjadi pertimbangan utama bagi banyak konsumen, pemulihan PPN secara penuh berpotensi memperlebar kesenjangan harga dengan kendaraan konvensional dan memperlambat pembentukan pasar.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan *Global EV Outlook 2025* yang menunjukkan bahwa penghentian subsidi secara mendadak di beberapa negara menyebabkan perlambatan pertumbuhan penjualan kendaraan listrik karena pasar belum sepenuhnya mandiri (IEA, 2025). Demikian pula, OECD (2024) menegaskan bahwa penghapusan insentif tanpa mekanisme transisi berpotensi mengurangi efektivitas kebijakan dekarbonisasi sektor transportasi. Dengan demikian, penghentian langsung lebih tepat dipahami sebagai instrumen konsolidasi fiskal daripada strategi transisi industri. Pendekatan ini layak diterapkan hanya ketika pasar telah cukup matang, harga kendaraan listrik semakin kompetitif, infrastruktur pengisian daya memadai, dan industri domestik tidak lagi sangat bergantung pada stimulus permintaan.

Strategi Gradual Phase-Out

Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi *gradual phase-out* dipandang sebagai alternatif yang mampu menjaga keseimbangan antara tujuan fiskal dan stabilitas pasar karena

memberikan waktu adaptasi bagi pemerintah, pelaku industri, dan konsumen sebelum insentif dihentikan sepenuhnya. Temuan ini sejalan dengan kerangka Mirrlees et al. (2011) bahwa reformasi pajak yang baik perlu mempertimbangkan respons perilaku pelaku ekonomi; perubahan tarif atau fasilitas yang dapat diprediksi memberi ruang bagi rumah tangga untuk menyesuaikan keputusan pembelian dan bagi perusahaan untuk menyesuaikan produksi, investasi, serta strategi harga.

Pendekatan ini juga sejalan dengan arah kebijakan di berbagai negara. OECD (2024) juga menjelaskan bahwa sejumlah negara mulai mengurangi subsidi kendaraan listrik secara bertahap setelah tingkat adopsi kendaraan listrik meningkat, sehingga transisi menuju mekanisme pasar dapat berlangsung lebih stabil. Contohnya, China mengurangi subsidi pembelian sebelum menghentikannya, lalu mempertahankan pembebasan pajak pembelian yang secara bertahap dikurangi hingga 2027. Selain itu, laporan IEA (2025) menjelaskan bahwa kebijakan transisi yang memiliki jadwal dan indikator evaluasi yang jelas mampu menjaga investasi industri sekaligus mempertahankan minat konsumen terhadap kendaraan listrik.

Namun, pengurangan bertahap tidak otomatis efektif apabila hanya berupa perpanjangan insentif tanpa arah yang jelas. Kebijakan ini memerlukan *roadmap* yang memuat besaran pengurangan, jangka waktu, kriteria evaluasi, dan mekanisme peninjauan berkala. Indikator seperti harga relatif EV, volume penjualan, investasi manufaktur dan baterai, TKDN, kapasitas pengisian daya, serta capaian pengurangan emisi perlu digunakan untuk menentukan apakah fase berikutnya dapat dijalankan. Oleh karena itu, nilai utama *gradual phase-out* bukan pada lamanya insentif dipertahankan, melainkan pada terciptanya kepastian arah transisi.

Insentif PPN yang Selektif dan Terarah

Temuan penelitian menunjukkan bahwa insentif selektif menggeser orientasi kebijakan dari pemberian fasilitas yang luas menuju penggunaan anggaran yang lebih terarah. Secara teoritis, pendekatan ini selaras dengan prinsip *equity* dan efisiensi dalam *Optimal Tax Theory*: manfaat fiskal seharusnya tidak terutama dinikmati oleh kelompok yang tetap mampu membeli kendaraan listrik tanpa bantuan, tetapi diarahkan kepada penerima yang menghadapi hambatan adopsi atau menghasilkan manfaat sosial yang lebih besar (Mirrlees et al., 2011; Stiglitz & Rosengard, 2015). OECD (2024) secara eksplisit menilai bahwa subsidi EV yang tidak terarah dapat mahal dan regresif, serta merekomendasikan pengurangan bertahap seiring kematangan pasar dengan pengalihan dukungan kepada penggunaan yang memiliki manfaat lebih tinggi. Temuan serupa juga dilaporkan oleh IEA (2025) bahwa banyak negara mulai mengganti subsidi universal dengan insentif yang mempertimbangkan harga kendaraan, kandungan lokal, maupun karakteristik penerima manfaat. Selektivitas di Indonesia dapat diterapkan melalui kriteria harga kendaraan, penggunaan untuk angkutan umum atau kegiatan produktif, pembeli pertama, tingkat TKDN, serta kontribusi terhadap penguatan rantai pasok domestik. Pendekatan tersebut memperkuat legitimasi dan akuntabilitas kebijakan fiskal.

Meski demikian, ketepatan sasaran selalu berhadapan dengan biaya administrasi. Semakin banyak persyaratan penerima, semakin besar kebutuhan atas data yang terintegrasi, prosedur verifikasi yang sederhana, dan pengawasan yang kredibel. Karena itu, desain insentif

selektif perlu membatasi jumlah kriteria pada indikator yang benar-benar dapat diverifikasi. Kriteria TKDN dan batas harga, misalnya, lebih mudah diterapkan dibandingkan dengan kriteria sosial ekonomi yang membutuhkan pembuktian kompleks. Dengan demikian, kebijakan selektif yang optimal bukan kebijakan dengan kriteria terbanyak, melainkan kebijakan yang paling mampu menyeimbangkan ketepatan sasaran dan kelayakan administrasi. Pendekatan ini turut menjaga efisiensi pelaksanaan kebijakan fiskal.

Sintesis Komparatif dalam Perspektif *Optimal Tax Theory*

Evaluasi komparatif menunjukkan bahwa tidak ada satu alternatif kebijakan yang mampu memenuhi seluruh tujuan reformasi PPN kendaraan listrik secara bersamaan. Ketiga alternatif kebijakan memperlihatkan bahwa reformasi PPN kendaraan listrik bukan persoalan memilih antara keberlanjutan fiskal dan transisi hijau, melainkan menentukan urutan dan kombinasi instrumen yang paling proporsional. Penghentian insentif secara langsung (*immediate termination*) menonjol dalam pengendalian pengeluaran pajak dan administrasi sederhana, tetapi kurang responsif terhadap risiko guncangan harga dan permintaan. *Gradual phase-out* menyediakan jalur penyesuaian yang lebih stabil, sedangkan insentif selektif memperkuat ketepatan sasaran serta hubungan antara kebijakan pajak dan strategi industri nasional.

Sintesis ini memperluas penerapan *Optimal Tax Theory* pada kebijakan kendaraan listrik. Pajak yang optimal dalam konteks transisi energi tidak cukup dinilai dari penerimaan negara atau tarif efektif, tetapi juga dari kemampuannya menginternalisasi eksternalitas emisi, menjaga aksesibilitas teknologi rendah karbon, melindungi kredibilitas kebijakan, dan mencegah pemborosan fiskal. Hal ini sejalan dengan OECD (2024) yang menunjukkan bahwa banyak yurisdiksi mulai menyesuaikan subsidi dan perlakuan pajak EV ketika pangsa pasar meningkat, sembari mencari basis penerimaan transportasi yang lebih berkelanjutan. Dengan demikian, kombinasi *gradual phase-out* dan insentif selektif merupakan strategi yang paling koheren. Pengurangan fasilitas universal dapat dilakukan melalui jadwal yang jelas, sementara dukungan yang tersisa diarahkan kepada segmen yang memiliki nilai lingkungan, sosial, dan industri lebih tinggi. Desain ini membantu pemerintah menjaga disiplin fiskal tanpa menghentikan momentum elektrifikasi transportasi dan pengembangan industri kendaraan listrik nasional. Pendekatan tersebut memperkuat konsistensi transisi fiskal jangka panjang.

Simpulan dan Saran

Penelitian ini menyimpulkan bahwa reformasi kebijakan PPN kendaraan listrik pasca-insentif perlu mempertimbangkan keseimbangan antara keberlanjutan fiskal, stabilitas pasar, penguatan industri nasional, dan tujuan dekarbonisasi. Berdasarkan perspektif *Optimal Tax Theory*, penghentian insentif secara langsung unggul dalam efisiensi fiskal dan kesederhanaan administrasi, tetapi berisiko menurunkan keterjangkauan konsumen serta kepastian investasi. Sebaliknya, pengurangan insentif secara bertahap menjaga proses adaptasi pasar, sedangkan insentif selektif meningkatkan ketepatan sasaran penggunaan anggaran. Oleh karena itu, kombinasi pengurangan insentif secara bertahap dan insentif selektif merupakan alternatif yang

paling proporsional untuk menjaga disiplin fiskal tanpa melemahkan momentum transisi kendaraan listrik dan pengembangan industrinya.

Pemerintah disarankan menyusun *roadmap* transisi insentif PPN yang memuat tahapan pengurangan, jadwal pelaksanaan, indikator evaluasi, dan mekanisme peninjauan berkala agar pelaku industri, investor, serta konsumen memiliki kepastian dalam mengambil keputusan. Insentif yang tetap diberikan perlu diprioritaskan bagi kendaraan dengan TKDN tinggi, angkutan umum listrik, kendaraan produktif, dan segmen konsumen yang masih menghadapi hambatan adopsi. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan pendekatan kuantitatif atau *mixed methods* untuk mengukur dampak setiap alternatif terhadap penerimaan PPN, permintaan kendaraan listrik, investasi industri, dan pengurangan emisi, serta membandingkannya dengan pengalaman negara lain sebagai dasar penyempurnaan kebijakan fiskal Indonesia.

Bagian simpulan dan saran disusun dalam satu alinea dan memuat temuan penelitian, kontribusi dan implikasi penelitian. Simpulan dan saran ditulis secara singkat, padat, dan jelas. Simpulan dan saran disusun mengalir dalam satu alinea. Simpulan tidak boleh mencantumkan argumentasi (*why*) dari temuan penelitian, angka-angka statistik dan rujukan. Kontribusi penelitian dapat digunakan untuk pengembangan ilmu pengetahuan, baik dalam bentuk penguatan teori yang ada maupun penciptaan teori atau pendekatan baru maupun kontribusi praktis. Penulis perlu menjelaskan keterbatasan tersebut, baik dari sisi metodologi, data, maupun ruang lingkup kajian. Berdasarkan keterbatasan tersebut, saran untuk penelitian selanjutnya diberikan secara konstruktif, dengan tujuan mendorong pengembangan kajian lebih lanjut yang dapat memperdalam atau memperluas pemahaman terhadap topik yang diteliti. Saran ditulis dalam bentuk naratif, mengalir secara logis, dan tetap berada dalam konteks permasalahan yang diangkat dalam penelitian.

Daftar Pustaka

- Budiastuti, D. R., Sari, R. K., & Sembiring, S. (2025). Peran Regulasi Pemerintah terhadap Penjualan Mobil Listrik pada Agustus 2025. *Jurnal Cyber PR*, 5(2), 125-134. <https://doi.org/10.32509/cyberpr.v5i2.6543>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Diamond, P. A., & Mirrlees, J. A. (1971a). Optimal taxation and public production I: Production efficiency. *American Economic Review*, 61(1), 8-27.
- Diamond, P. A., & Mirrlees, J. A. (1971b). Optimal taxation and public production II: Tax rules. *American Economic Review*, 61(3), 261-278.
- Febriansyah, M. V., & Gunadi, A. (2025a). Urgensi harmonisasi regulasi pajak kendaraan bertenaga hibrida sebagai dukungan transisi menuju kendaraan rendah emisi di Indonesia. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 13(10), 2360-2375. <https://doi.org/10.24843/KS.2025.v13.i10.p16>
- Goulder, L. H., & Parry, I. W. H. (2008). Instrument choice in environmental policy. *Review of Environmental Economics and Policy*, 2(2), 152-174. <https://doi.org/10.1093/reep/ren005>
- International Energy Agency. (2025). *Global EV Outlook 2025*. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>

- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2023). Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38 Tahun 2023 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 2023. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/246542/pmk-no-38-tahun-2023>
- Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2025). 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 yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2025. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/313577/pmk-no-12-tahun-2025>
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. SAGE Publications.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Mirrlees, J. A., Adam, S., Besley, T., Blundell, R., Bond, S., Chote, R., ... Poterba, J. M. (2011). *Tax by design: The Mirrlees review*. Oxford University Press.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2024). *Pricing greenhouse gas emissions 2024: Gearing up for a net zero transition*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/4e7d5b83-en>
- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative research & evaluation methods: Integrating theory and practice* (4th ed.). SAGE Publications.
- Pigato, M. A. (Ed.). (2019). Fiscal policies for development and climate action. *World Bank*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1358-0>
- Republic of Indonesia. (2022). Enhanced nationally determined contribution: Republic of Indonesia. United Nations Framework Convention on Climate Change. https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/202209/23.09.2022_Enhanced%20NDC%20Indonesia.pdf
- Stiglitz, J. E., & Rosengard, J. K. (2015). *Economics of the public sector* (4th ed.). W. W. Norton & Company.
- Zhang, T., Burke, P. J., & Wang, Q. (2024). Effectiveness of electric vehicle subsidies in China: A three-dimensional panel study. *Resource and Energy Economics*, 76, Article 101424. <https://doi.org/10.1016/j.resene.2023.101424>