

BAB I

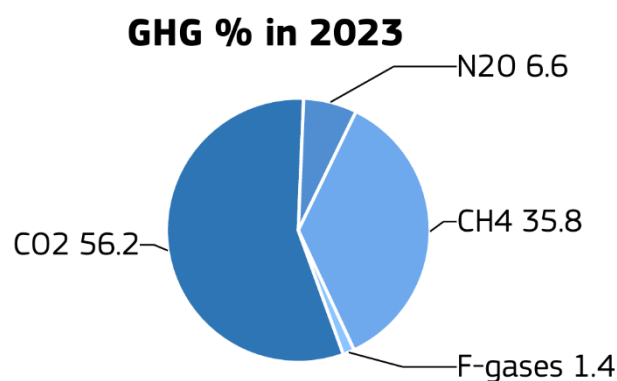
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Isu lingkungan merupakan salah satu fokus utama masyarakat global di era modern ini. Berbagai aktivitas manusia yang secara terus – menerus dan tidak terkendali menghasilkan emisi polutan berbahaya di atmosfer, sehingga mengakibatkan kerusakan lingkungan (Purwanto & Rini, 2022). Bentuk dari kerusakan lingkungan yang paling nyata adalah meningkatnya emisi gas rumah kaca (GRK) secara global dalam beberapa tahun terakhir yang telah menyebabkan terjadinya gangguan ekosistem, perubahan iklim ekstrem, dan kenaikan permukaan laut (Irma & Gusmira, 2024).

Kekhawatiran terhadap tren peningkatan emisi gas rumah kaca semakin menguat dengan adanya data terbaru dari *Emissions Gap Report* tahun 2024 yang diterbitkan oleh United Nation Environment Programme (UNEP), menyatakan bahwa emisi gas rumah kaca (GRK) yang dihasilkan secara global selama tahun 2023 adalah sebesar 57.1 GtCO₂. Angka yang demikian menunjukkan peningkatan sebesar 1.3% daripada tahun 2022 dan berada di atas tingkat rata-rata dalam dekade sebelum pandemi COVID-19 yaitu dari tahun 2010 hingga 2019, ketika pertumbuhan emisi GRK rata-rata 0.8% per tahun. Emisi gas rumah kaca (GRK) sebagian besar mengandung emisi karbon yang dihasilkan dari pembakaran bahan bakar berupa batu bara, minyak, dan bahan organik lainnya (Mengukur dan reduksi gas rumah kaca, n.d.). Proyeksi pada tahun 2024 mengindikasikan emisi karbon

(CO₂) dengan kontribusi utama berasal dari pembakaran bahan bakar fosil akan mencapai rekor tertinggi sebesar 37.4 miliar ton, meningkat 0.8% daripada tahun 2023 (Friedlingstein et al., 2024). Indonesia termasuk dalam 10 besar negara penghasil emisi gas rumah kaca (GRK) dari sektor energi dengan kontribusi sebesar 2% atau setara 701.4 MtCO₂ dari total emisi gas rumah kaca (GRK) yang ada di dunia (International Energy Institute (IEI), 2024).



Gambar 1. 1 Persentase Komponen Emisi Gas Rumah Kaca di Indonesia (Sumber: Crippa, M., 2024)

Berdasarkan laporan hasil riset yang dilakukan oleh Joint Research Center (JRC) dan International Energy Agency menunjukkan selama tahun 2023 persentase komponen emisi gas rumah kaca (GRK) di Indonesia mayoritas berupa karbon dioksida (CO₂) sebanyak 56.2%. Sementara itu, sebesar 35.8% adalah Metana (CH₄) dan 6.6% merupakan Nitrogen (NO₂). Adapun 1.4% berupa F-gases. Kesimpulan yang dapat diambil dari data – data yang berkaitan dengan emisi gas rumah kaca (GRK) yang dihasilkan oleh Negara Indonesia tersebut adalah Indonesia turut berperan dalam perubahan yang terjadi pada lingkungan global.

Peningkatan kepemilikan kendaraan di Indonesia berpengaruh positif terhadap peningkatan emisi karbon. Menurut siaran pers Kementerian Energi dan Sumber

Daya Mineral (ESDM) pada 22 Mei 2024, sektor transportasi Indonesia merupakan salah satu penyumbang emisi karbon terbesar yang termasuk di dalamnya adalah transportasi darat (Adi, 2024). Salah satu moda transportasi darat yang banyak digunakan di Indonesia adalah sepeda motor berbahan bakar fosil. Pertumbuhan sepeda motor di Indonesia setiap tahun sebesar 5-6% dengan lebih dari 120 juta unit menghasilkan emisi karbon sebanyak 300 juta kilogram per hari (Transportasi Umum Massal Indonesia Menuju Zero Emission, n.d.). Peningkatan dalam jumlah penggunaan sepeda motor berbasis bahan bakar fosil yang menghasilkan emisi karbon menimbulkan berbagai dampak negatif yang berkelanjutan terhadap pemanasan global maupun perubahan iklim, diantaranya suhu global dan permukaan air laut yang meningkat, es di kutub yang mencair hingga pola cuaca ekstrem (Nguyen-Phuoc et al., 2025).

Permasalahan serius tersebut harus ditangani sehingga rencana Pemerintah Indonesia yang berkaitan dengan target penurunan emisi karbon sebesar 31.89% tanpa syarat (dengan kemampuan sendiri) dan 43.2% bersyarat (dengan dukungan internasional) dapat tercapai pada tahun 2030 (Enhanced Nationally Determined Contribution Republic of Indonesia, 2022). Pemerintah Indonesia juga menegaskan komitmen pada saat penyelenggaraan UN Climate Change Conference (COP 26) tahun 2021 untuk mewujudkan Net Zero Emissions (NZE) pada tahun 2060 (International Energy Agency, 2022).

Berbagai tantangan dan hambatan meliputi serangkaian proses yang dilakukan Indonesia untuk mencapai target dan mewujudkan komitmen yang telah direncanakan tersebut. Indonesia merupakan salah satu negara selain Thailand dan

Malaysia dengan ketergantungan yang tinggi terhadap bahan bakar fosil seperti minyak bumi, batu bara, dan gas alam (International Energy Agency, 2022). Hal yang demikian diikuti oleh penurunan produksi minyak bumi dalam beberapa tahun terakhir karena sumur – sumur minyak yang sudah tua, sedangkan penambangan pada sumur – sumur baru relatif terbatas dan berdampak terhadap ekosistem lingkungan di sekitarnya (Sukma et al., 2023). Berdasarkan Sopha et al., (2017) dalam Delasta et al., (2023) sepeda motor adalah salah satu kendaraan penyumbang konsumsi bahan bakar fosil terbanyak di Indonesia.

Salah satu upaya yang dilakukan Indonesia untuk menghadapi tantangan ketergantungan pemakaian bahan bakar fosil pada sepeda motor dan penurunan yang terjadi pada produksi bahan bakar fosil adalah strategi transisi energi yaitu mencakup elektrifikasi kendaraan atau perubahan penggunaan kendaraan yang berbahan bakar fosil termasuk sepeda motor menjadi kendaraan bertenaga energi terbarukan seperti listrik dapat dijadikan sebagai solusi yang menjanjikan (Itsaini & Hilda, 2024). Selain bermanfaat untuk lingkungan dalam mengurangi emisi karbon, beberapa keuntungan lain yang diperoleh ketika mengadopsi kendaraan bertenaga listrik diantaranya, mampu mengurangi ketergantungan terhadap bahan bakar fosil (Ehsan et al., 2024), turut berperan dalam mengurangi risiko dari fluktuasi harga minyak, dan membuka peluang investasi baru untuk sektor manufaktur serta teknologi yang berkaitan dengan pengembangan infrastruktur pendukung kendaraan listrik seperti stasiun pengisian ulang dan *spare part* (Transportasi Umum Massal Indonesia Menuju Zero Emission, n.d.).

Transisi dari sepeda motor berbahan bakar fosil menjadi motor listrik yang lebih ramah lingkungan juga menghadapi tantangan maupun hambatan selama prosesnya. Hal tersebut dikarenakan kendaraan listrik seperti motor listrik merupakan kendaraan dengan teknologi yang relatif baru bagi masyarakat Indonesia (Purwanto & Rini, 2022) dan pasar kendaraan listrik di Indonesia masih dalam tahap awal pengembangannya (Mahalana et al., 2023). Sedangkan, motor listrik roda dua dapat menjadi pilihan yang tepat untuk negara – negara berkembang yang sebagian besar kendaraan roda duanya menggunakan bahan bakar fosil (Rajper & Albrecht, 2020). Oleh karena itu, Indonesia yang tergolong ke dalam negara berkembang (Xuan, 2024) dengan pemerintah yang telah mengetahui atau memiliki kesadaran akan manfaat dari pemakaian motor listrik memutuskan untuk mengambil langkah mempromosikan penggunaan motor listrik.

Pemerintah Indonesia mendukung pertumbuhan dan perkembangan motor listrik dengan menyusun beberapa kebijakan diantaranya seperti dukungan melalui berbagai kebijakan maupun program seperti pemberian subsidi pembelian, insentif konversi motor konvensional berbahan bakar fosil menjadi listrik, pembangunan infrastruktur Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU), dan infrastruktur penggantian baterai dilakukan oleh pemerintah untuk menarik daya beli masyarakat (Tambunan & Samaria, 2024). Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 tentang perubahan atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019 yang membahas tentang percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk transportasi jalan, tepatnya pada pasal 17 ayat 1 dan 2 menyatakan pemberian

insentif berupa insentif fiskal maupun insentif nonfiskal oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah dengan tujuan untuk mempercepat peningkatan ekosistem kendaraan bermotor listrik berbasis baterai sebagai transportasi jalan.

Selanjutnya, pada pasal 19 ayat 2 menyatakan bahwa insentif fiskal untuk kendaraan listrik berbasis baterai beroda dua atau yang dikenal dengan motor listrik dapat berupa pemberian program bantuan pembelian dan bantuan konversi oleh pemerintah selama jangka waktu tertentu. Oleh karena kebijakan pemerintah yang beragam tentang motor listrik tersebut, maka peneliti membatasi kebijakan yang akan diteliti adalah kebijakan yang berkaitan dengan pemberian subsidi pembelian motor listrik. Pengurangan maupun penghapusan subsidi keuangan akan menyebabkan penurunan dari minat beli kendaraan listrik bertenaga baterai (X. Wang et al., 2021). Selain itu, alasan peneliti fokus meneliti kebijakan yang berkaitan dengan pemberian subsidi pembelian motor listrik karena didukung oleh fenomena – fenomena berikut.

Berbagai kementerian yang memiliki keterkaitan dengan program percepatan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle*) juga mengeluarkan peraturan terkait dengan motor listrik. Salah satunya Kementerian Perindustrian yang pada tahun 2023 telah menetapkan Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia (PERMENPERIN) Nomor 6 tentang pedoman pemberian bantuan pemerintah untuk pembelian kendaraan bermotor listrik berbasis baterai roda dua. Berdasarkan peraturan tersebut memuat program bantuan pemerintah dalam bentuk pemberian potongan harga sebesar Rp7.000.000,00 untuk

pembelian satu unit kendaraan bermotor listrik berbasis baterai roda dua yang memiliki Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) minimal 40 persen.

Adapun persyaratan bagi masyarakat tertentu yang mampu menerima bantuan tersebut dibuktikan dengan kepemilikan Nomor Induk Kependudukan (NIK) yang terdaftar sebagai penerima manfaat kredit usaha rakyat, bantuan produktif usaha mikro, bantuan subsidi upah, dan/atau penerima subsidi listrik sampai dengan 900 volt ampere. Pemberian bantuan potongan harga hanya dapat diberikan untuk satu kali pembelian motor listrik oleh masyarakat tertentu dengan Nomor Induk Kependudukan (NIK) yang sama. Sejalan dengan penetapan PERMENPERIN Nomor 6 tahun 2023 pada 20 Maret 2023, Pemerintah Indonesia mempersiapkan subsidi untuk 200.000 unit motor listrik. Namun, hingga 29 Agustus 2023 sisa kuota motor listrik subsidi yang tertera dalam Sistem Informasi Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Roda Dua (SISAPIRa) (Program Bantuan Pemerintah Untuk Pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Roda Dua, 2023) adalah sebesar 198.718 unit (landing.sisapira.id, 2023). Hal yang demikian menunjukkan penyaluran subsidi motor listrik tidak sesuai dengan persiapan maupun target yang ada (Putri, R dan Putri, 2023). Oleh karena itu, pemerintah melakukan evaluasi kebijakan terkait dengan persyaratan pemberian subsidi pembelian motor listrik.

Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2023 yang ditetapkan pada 28 Agustus 2023 merupakan hasil revisi dan pengganti dari PERMENPERIN Nomor 6 tahun 2023. Perubahan syarat penerima bantuan subsidi motor listrik yang lebih dipermudah dan diperluas lagi cakupannya menjadi Warga Negara Indonesia (WNI), berusia minimal 17 tahun, dan memiliki Kartu Tanda

Penduduk (KTP). Menteri Perindustrian Agus Gumiwang Kartasasmita seperti yang dimuat dalam tempo.co (Putri, R dan Putri, 2023) menyatakan bahwasannya perubahan kebijakan yang telah dilakukan bertujuan untuk memberikan stimulus atau dorongan minat beli masyarakat terhadap motor listrik atau percepatan dalam pembangunan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia yang pada akhirnya akan memiliki dampak terhadap peningkatan investasi dalam negeri, meningkatkan daya saing dan produktivitas industri dalam sektor kendaraan listrik, serta pengembangan tenaga kerja (Yanuar, 2024).

Perubahan kebijakan yang telah dilakukan menunjukkan hasil yang tidak terlalu memuaskan (Pramono et al., 2025). Meskipun ada sedikit peningkatan dalam pembelian motor listrik subsidi, efek dari perubahan kebijakan yang telah dilakukan. Penjualan sepeda motor listrik subsidi menunjukkan sisa kuota sebesar 182.614 unit yang masih dapat dimanfaatkan oleh masyarakat (Yanuar, 2024) dan terdapat 11.532 unit motor listrik subsidi yang telah tersalurkan kepada masyarakat pada tahun 2023 (landing.sisapira.id, 2023).

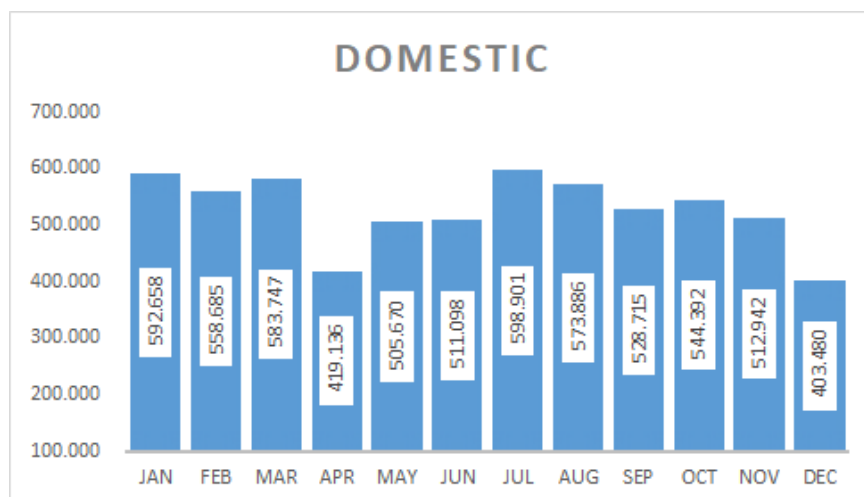
Tabel 1. 1 Target dan Realisasi Penjualan Motor Listrik

Tahun Anggaran	Target Penjualan	Realisasi Penjualan
2023	200.000 unit	11.532 unit
2024	600.000 unit	62.541 unit

(Sumber: landing.sisapira.id, 2023)

Pada tabel 1.1 menunjukkan perbedaan antara target penjualan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dengan realisasi penjualan motor listrik subsidi pada tahun 2023 dan 2024. Banyaknya kuota yang belum menarik minat

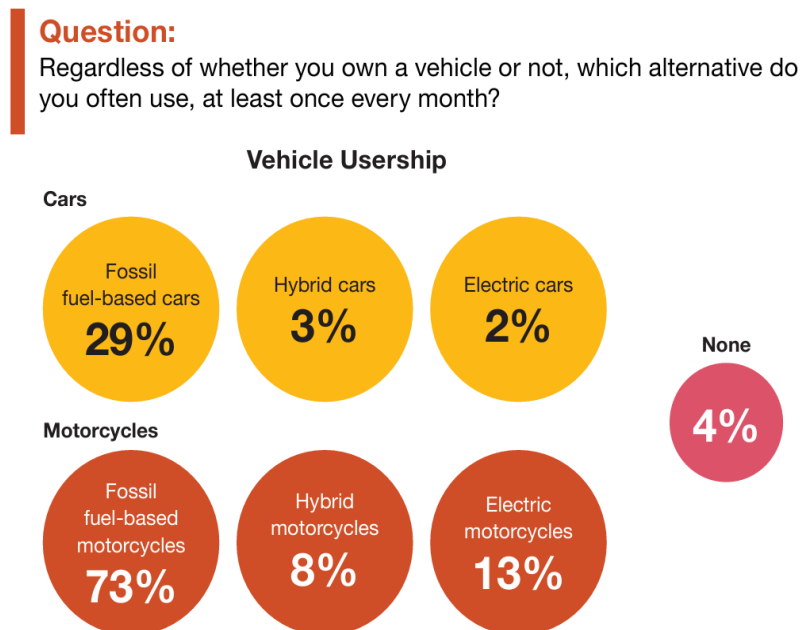
masyarakat pada tahun 2023 menyebabkan Pemerintah Indonesia pada tahun 2024 mengurangi anggaran dan kuota untuk subsidi motor listrik hanya menjadi 50.000 unit motor listrik (Yanuar, 2024). Penjualan motor listrik mulai mengalami peningkatan yang signifikan selama tahun 2024 dan bahkan melampaui target yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebelumnya yaitu sebesar 50.000. Hal tersebut dapat dilihat melalui data yang terdapat pada *website* Sistem Informasi Bantuan Pembelian Kendaraan Bermotor Roda Dua (SISAPIRa) yang menunjukkan total motor listrik subsidi yang tersalurkan kepada masyarakat hingga pertengahan Desember 2024 adalah sebanyak 62.541 unit (landing.sisapira.id, 2023). Peningkatan angka pembelian motor listrik subsidi tersebut menjadi indikator bahwa masyarakat Indonesia menunjukkan peningkatan minat untuk melakukan pembelian motor listrik.



Gambar 1. 2 Penjualan Sepeda Motor Berbahan Bakar Fosil Tahun 2024
(Sumber: aisi.or.id, 2024)

Penjualan motor listrik subsidi yang sebanyak 62.541 unit masih sangat rendah dibandingkan dengan total penjualan motor konvensional berbahan bakar fosil pada tahun 2024 di Indonesia yang berdasarkan data penjualan per bulan dari

Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) sebesar 6.333.310 unit. Selain itu, survei konsumen kendaraan listrik yang dilakukan oleh PwC Indonesia pada tahun 2023 memaparkan sebanyak 73% responden lebih memilih alternatif untuk menggunakan sepeda motor berbasis bahan bakar fosil minimal sebulan sekali, terlepas dari apakah responden memiliki kendaraan atau tidak. Sedangkan, hanya 13% responden yang memilih kendaraan motor listrik sebagai alternatif.



Gambar 1. 3 Survei Konsumen Kendaraan Listrik
(Sumber: IESR, 2023)

Serangkaian kebijakan dan program yang dipromosikan oleh pemerintah seperti pemberian subsidi pembelian motor listrik sebenarnya berdampak terhadap minat beli motor listrik masyarakat. Hal tersebut didukung oleh hasil survei yang dilakukan PwC tahun 2023 di delapan kota besar yang ada di Indonesia menunjukkan sebanyak 30% responden berharap untuk membeli motor listrik

dalam jangka waktu satu tahun kedepan dibandingkan dengan 19% responden yang memilih sepeda motor berbahan bakar fosil.

Tabel 1. 2 Tabel Pemberitaan tentang Fenomena Motor Listrik

Tanggal	Sumber	Pemberitaan
09 Januari 2025	Cnbcindonesia, 2025	Penyebab Masyarakat Indonesia menunda untuk membeli motor listrik.
09 Januari 2025	Cnbcindonesia, 2025	Persediaan motor listrik menumpuk di pabrik sampai distributor, pengusaha mendesak pemerintah.
14 Januari 2025	cnnindonesia, 2025	Indikasi adanya perubahan pemberian subsidi motor listrik 2025 menjadi skema diskon Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP).
10 Februari 2025	Katadata, 2025	Penjualan motor listrik yang menurun secara signifikan setelah tidak ada subsidi.
21 Februari 2025	Industrikontan, 2025	Penurunan penjualan motor listrik secara signifikan sebesar 70% YoY karena berakhirnya program bantuan pembelian motor listrik dari pemerintah.

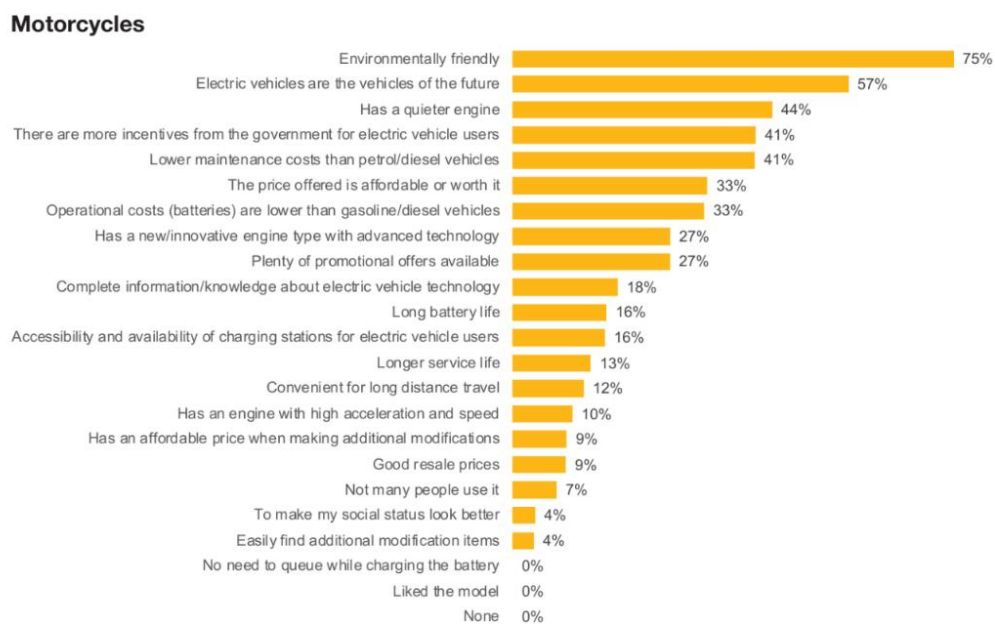
(Sumber: Data Olahan Peneliti, 2025)

Subsidi pembelian motor listrik telah berhenti sejak 15 Desember 2024, sehingga saat ini berbagai pihak kementerian yang terkait sedang menyusun kebijakan baru. Kemungkinan terdapat perubahan skema yang pada awalnya berupa pemberian subsidi menjadi insentif Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) yang sebelumnya telah diterapkan untuk menarik minat pembelian mobil listrik (cnnindonesia, 2025). Namun, hingga saat ini masih tidak terdapat kejelasan kelanjutan dari subsidi motor listrik yang menyebabkan masyarakat menahan untuk tidak membeli motor listrik karena menunggu kepastian kebijakan subsidi dari pemerintah. Hal yang demikian pada akhirnya berdampak terhadap menumpuknya stok motor listrik di dealer-dealer (Cnbcindonesia, 2025).

Penurunan penjualan motor listrik yang signifikan juga terjadi pada awal tahun 2025 yaitu sebesar 70% dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu (Setiawan, 2025). Selain itu, kebijakan dari pemerintah yang tidak pasti terkait subsidi motor listrik juga menjadi salah satu faktor penurunan minat beli masyarakat. Menurut Tang et al., (2024) perubahan, pengurangan, atau pembatalan subsidi akan mempengaruhi minat beli masyarakat terhadap kendaraan listrik. Minat beli merupakan sikap seseorang yang terjadi sebagai akibat dari respons atau stimulus dari sebuah objek yang menimbulkan keinginan konsumen untuk membeli produk tersebut (Kotler et al., 2022)

Government Subsidy Policy (kebijakan subsidi pemerintah) adalah pemberian bantuan berupa dukungan atau keuangan oleh pemerintah kepada lembaga tertentu, masyarakat, atau yayasan dengan tujuan untuk mendorong aktivitas ekonomi tertentu (Ramadhani et al., 2024). Salah satu faktor yang mempengaruhi minat beli

motor listrik masyarakat adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan pemberian subsidi pembelian berpengaruh positif terhadap minat beli kendaraan listrik (Laksana & Mahadwartha, 2024). Minat beli motor listrik Masyarakat Indonesia dipengaruhi secara langsung oleh kebijakan subsidi pembelian yang diberikan oleh pemerintah (Yuniaristanto et al., 2022).



Gambar 1. 4 Survei Konsumen Motor Listrik
(Sumber: IESR, 2023)

Faktor kepedulian lingkungan (*Environmental Concerns*) menjadi faktor selain kebijakan subsidi pemerintah yang memberikan pengaruh minat beli masyarakat terhadap motor listrik. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh PwC dengan pertanyaan “Apa yang menjadi alasan anda ketika mempertimbangkan untuk membeli motor listrik?” menunjukkan sebagian besar responden yaitu 75% menyatakan setuju bahwa ramah lingkungan menjadi aspek yang terpenting untuk responden yang berniat membeli motor listrik. Penelitian sebelumnya menunjukkan

bahwa kepedulian lingkungan (*Environmental Concerns*) memiliki pengaruh signifikan terhadap minat beli motor listrik (Masra et al., 2022). *Environmental Concerns* (kepedulian lingkungan) merupakan tingkat pengetahuan dan kepedulian umum masyarakat tentang masalah lingkungan, dukungan mereka terhadap upaya untuk mengatasi masalah yang berkaitan dengan lingkungan, dan kemauan mereka untuk berkontribusi pada solusi dengan meminimalkan dampaknya terhadap lingkungan (Laheri et al., 2024). *Environmental Concerns* (kepedulian lingkungan) mempengaruhi minat beli terhadap kendaraan listrik secara positif dan signifikan (Yeğın & Ikram, 2022).



Gambar 1. 5 Komentar Positif di Youtube dan TikTok Terhadap Motor Listrik
(Sumber: Youtube dan TikTok 2023-2025)

Berdasarkan beberapa komentar yang terdapat di aplikasi Youtube dan TikTok menunjukkan bahwa Masyarakat Indonesia memiliki kepedulian akan manfaat penggunaan motor listrik bagi lingkungan. Seseorang dengan tingkat kepedulian lingkungan yang tinggi lebih cenderung untuk membeli motor listrik (Shaikh et al., 2023).



Gambar 1. 6 Komentar Negatif di Youtube dan TikTok Terhadap Motor Listrik
(Sumber: Youtube dan TikTok 2023 dan 2025)

Selain beberapa komentar positif, komentar – komentar negatif tentang motor listrik yang tidak ramah lingkungan menurut masyarakat juga ditemukan melalui aplikasi Youtube dan TikTok. Berdasarkan beberapa komentar tersebut, masyarakat memiliki pendapat tentang kendaraan listrik termasuk motor listrik yang menyebabkan pencemaran atau kerusakan lingkungan seperti menghasilkan emisi karbon atau polusi udara, karena baterai yang digunakan dalam kendaraan listrik berasal dari penambangan batu bara. Hal tersebut sama dengan penggunaan kendaraan berbahan bakar fosil.

Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia yang terletak di provinsi Jawa Timur. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Surabaya, pada tahun 2024 pertumbuhan ekonomi Surabaya adalah yang tertinggi sebesar 5,76% dibandingkan rata-rata pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur yang sebesar 4,93%. Pertumbuhan ekonomi tersebut juga berdampak pada melonjaknya

kepemilikan kendaraan bermotor, termasuk motor beroda dua yang berbahan bakar fosil (Lampo et al., 2023). Jumlah sepeda motor terbanyak tahun 2023 di Indonesia berada di Kota Surabaya sebesar 21.122.769 unit (BPS, 2024). Kendaraan dengan mesin pembakaran internal (*internal combustion engine*) yang berbahan bakar fosil merupakan salah satu pengguna energi yang signifikan dan penghasil polusi di pinggir jalan (C. Wang et al., 2022). Penerapan moda transportasi hijau seperti motor listrik dapat mengurangi polusi yang dihasilkan oleh kendaraan berbahan bakar fosil (Lu et al., 2021). Data menunjukkan bahwa populasi kendaraan listrik di Jawa Timur mencapai 13.248 unit hingga Juli 2024, dengan 11.073 unit di antaranya merupakan kendaraan roda dua (Wijayanto, 2024).

Upaya dari pemerintah Kota Surabaya untuk meningkatkan penggunaan kendaraan listrik telah menunjukkan perkembangan positif. Pemerintah Kota Surabaya pada bulan agustus tahun 2023 berencana mengganti seluruh kendaraan operasional roda dua dengan motor listrik melalui skema konversi (surabaya.go.id, 2023). Selain itu, pemerintah Surabaya mulai bulan agustus tahun 2023 juga menerapkan kebijakan dari pemerintah pusat terkait dengan pemberian subsidi pembelian motor listrik yang tertera pada Peraturan Menteri Perindustrian (PERMENPERIN) Nomor 21 Tahun 2023. Beberapa langkah yang dilakukan oleh pemerintah Surabaya ini menunjukkan komitmen pemerintah daerah dalam mendukung minat beli masyarakat terhadap motor listrik. Selain itu, sejauh pengetahuan peneliti sejumlah studi tentang kendaraan listrik khususnya motor listrik di Surabaya masih terbatas dan tidak membahas dampak dari *government subsidy policy* dan *environmental concerns*.

Berdasarkan probelamatika dan fakta di lapangan yang diuraikan, sehingga peneliti bertujuan melaksanakan penelitian berjudul **“Pengaruh *Government Subsidy Policy* dan *Environmental Concerns* Terhadap Minat Beli Motor Listrik di Kota Surabaya”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Apakah *government subsidy policy* berpengaruh terhadap minat beli motor listrik di Kota Surabaya?.
2. Apakah *environmental concerns* berpengaruh terhadap minat beli motor listrik di Kota Surabaya?.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan, maka perlu untuk menentukan tujuan dari penelitian yang akan dilakukan, yakni sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *government subsidy policy* terhadap minat beli motor listrik di Kota Surabaya.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *environmental concerns* terhadap minat beli motor listrik di Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat dimanfaatkan dari penelitian ini:

1. Manfaat teoritis

- a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi untuk menambah atau memberikan wawasan dan pengetahuan tentang *government subsidy policy*, *environmental concerns*, dan minat beli.
- b. Dapat digunakan sebagai rujukan atau perbandingan untuk penelitian selanjutnya dan dapat dikembangkan menjadi lebih sempurna.

2. Manfaat praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan digunakan sebagai bahan pertimbangan pengambilan keputusan perusahaan di industri kendaraan listrik dalam menarik minat pembelian.
- b. Bagi pemerintah, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan saran dan informasi yang dibutuhkan dalam menyusun kebijakan yang berkaitan dengan percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle*), termasuk motor listrik.