

Mewujudkan Ekosistem EV: Bagaimana dengan Kendaraan Dinas Konvensional?



Rifky Pratama Wicaksono
Auditorat Utama Keuangan Negara I
Badan Pemeriksa Keuangan
Republik Indonesia

Redaksi Majalah *Warta Pemeriksa* mengharapkan kontribusi dari rekan-rekan pembaca untuk mengirimkan tulisan dengan tema pemeriksaan maupun keuangan negara/daerah. Tulisan format doc minimal 7.000 karakter dapat dikirimkan melalui email wartapemeriksa@bpk.go.id dengan subjek 'Rubrik Kolom'. Cantumkan nama lengkap, instansi/unit kerja dan nomor yang bisa dihubungi. Bagi artikel terpilih untuk dimuat akan diberikan apresiasi berupa *fee* menulis sebesar Rp750.000.

Presiden Joko Widodo telah meneken Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KLBB) sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Pada intinya, inpres ini merupakan instruksi untuk Kementerian/Lembaga (K/L) dan Pemerintah Daerah agar segera mempersiapkan perangkat dalam rangka transisi dari kendaraan dinas berbahan bakar fosil menjadi *electric vehicle* (EV). Langkah ini merupakan bagian dari komitmen mengurangi emisi gas rumah kaca, sejalan dengan Paris Agreement 2016, yang menargetkan penurunan emisi sebesar 29% secara mandiri dan 41% dengan bantuan internasional pada tahun 2030.

Banyak negara di dunia sedang melakukan upaya transisi ini. Salah satu negara bagian Australia, New South Wales, menargetkan elektrifikasi kendaraan dinas 100% pada tahun 2030, dengan target interim 50% pada 2026. Di samping itu, pemerintah setempat berkomitmen membangun infrastruktur pendukung seperti stasiun pengisian ultracepat secara masif dan merata, serta mewajibkan pemerintah untuk mengganti kendaraan dinas setiap tiga hingga empat tahun.

Kementerian BUMN adalah salah satu yang sudah menginisiasi transisi di awal 2024 lalu, dengan meresmikan penggunaan mobil listrik sebagai kendaraan dinas untuk pejabat eselon I dan II. Hal tersebut merupakan upaya membangun ekosistem EV dalam rangka mendorong transisi energi, serta demi menekan konsumsi bahan bakar minyak (BBM). Ditinjau dari pagu dalam Standar Biaya Masukan (SBM), penggunaan EV diklaim berdampak pada efisiensi belanja secara signifikan hingga 60%.

Penerapan inpres di atas sejalan dengan agenda dan komitmen pemerintah untuk mewujudkan ekonomi hijau, transisi menuju sektor Energi Baru Terbarukan (EBT), dan mencapai *Net Zero Emission* pada tahun

2060. Namun demikian, ada satu hal yang sepertinya luput dari perhatian pemerintah: nasib mobil dinas konvensional—apakah akan tetap menjadi aset pemerintah, dilelang, atau ada siasat lainnya?

Opsi yang Perlu Ditimbang

Sebetulnya, membiarkan kendaraan dinas konvensional terparkir di halaman gedung pemerintah adalah keputusan paling pragmatis di masa transisi ini. Alasan utamanya adalah karena penggunaan EV masih bersifat opsional, sehingga opsi sewa EV dianggap lebih bijaksana untuk menghindari pengadaan besar-besaran. Dengan cara ini, apabila terdapat kondisi tertentu yang berdampak pada anggaran sewa EV, kendaraan dinas konvensional tetap dapat digunakan tanpa kendala.

Namun demikian, keberadaan aset yang tidak digunakan bukan berarti tanpa biaya. Hal ini disebabkan oleh perlunya pengeluaran rutin untuk pemeliharaan, serta konsumsi BBM yang tidak dapat diabaikan. Kendaraan bermotor seharusnya tidak dibiarkan menganggur terlalu lama. Sebab, performanya akan menurun secara signifikan jika tak rutin digunakan, bahkan rusak. Akibatnya, terjadi peningkatan belanja pemeliharaan kendaraan. Alih-alih efisiensi, malah jadi pemborosan.

Opsi selanjutnya adalah lelang. Pemerintah melelang kendaraan dinas karena memberikan sejumlah keuntungan, seperti menghapus barang milik negara (BMN) yang tidak terpakai, mengurangi biaya pemeliharaan dan BBM, serta berkontribusi pada negara melalui Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Namun, perlu dicatat bahwa pelelangan kendaraan dinas umumnya dilakukan jika kendaraan tersebut telah habis masa manfaat. Sedangkan kendaraan yang masih berusia muda akan dijadikan kendaraan operasional terlebih dahulu sampai batas waktu tertentu sebelum dilelang.

Namun pemerintah juga perlu berandai-andai, apabila ternyata seluruh kendaraan terlelang kembali beroperasi di jalan raya, maka kepadatan kendaraan akan mengalami perburukan, juga berpotensi menghambat pencapaian target pemerintah dalam mengurangi emisi karbon. Lebih dari itu, upaya pemerintah mengurangi kendaraan berbahan bakar fosil juga menjadi kontraproduktif.

Realitas dan Tantangan

Pemerintah memiliki niat yang mulia, menunjukkan komitmennya dalam melakukan transisi ke EBT, mengurangi polusi udara, dan menginspirasi publik untuk melakukan langkah yang sama. Namun, muncul persoalan baru: penambahan jumlah kendaraan yang sejalan dengan tingkat kemacetan. Pertanyaannya, apakah pemerintah telah mempertimbangkan dampak dari kebijakan ini secara menyeluruh? Tidak hanya soal lingkungan, melainkan juga kenyamanan dan efisiensi mobilitas masyarakat perkotaan yang sama pentingnya, terutama di kota besar seperti Jakarta.

Karena faktanya, meskipun sudah tak lagi menjadi ibu kota negara, saat ini 84 K/L di Indonesia masih berkantor di Jakarta dan sekitarnya. Tidak menutup kemungkinan, jika seluruhnya mengimplementasikan transisi secara serentak maka akan berpengaruh signifikan terhadap jumlah kendaraan di kota ini. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah mobil di Jakarta terus meningkat—3,8 juta unit pada 2023—dengan kenaikan sekitar 250.000 unit per tahun (BPS). Jika seluruh jenis kendaraan dikalkulasi, jumlahnya mencapai hampir 23 juta unit pada periode yang sama.

Melihat fenomena di atas, bilamana pemerintah tidak melihat isu secara holistik dan mengantisipasi berbagai kemungkinan, maka kebijakan transisi ke EV bisa berdampak signifikan terhadap volume kendaraan yang mengaspal di Jakarta dan kian memperparah kemacetan yang seolah jadi identitas. Belum lagi membahas kebijakan bebas ganjil-genap untuk EV pribadi. Ini baru berbicara satu provinsi; daerah-daerah lain yang memiliki prioritas, kapasitas fiskal, dan permasalahan yang beragam tentu lain soal.

"Perlu adanya penetapan target periodik dan skala prioritas penggantian kendaraan. Misalnya, menggunakan persentase dari total kendaraan dinas yang diganti tiap tahunnya, serta mendahulukan kendaraan yang paling sering digunakan maupun memiliki emisi gas buang tinggi."

Pendekatan Terencana dan Terukur

Agar sukses mencapai transisi dari kendaraan dinas berbahan bakar fosil ke kendaraan listrik (EV) di Indonesia, pemerintah perlu merancang skema yang realistis dan terukur, dengan mempertimbangkan aspek teknis, ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Penyusunan peta jalan transisi kendaraan dinas berbasis fosil ke EV secara detail hingga ke level teknis lapangan menjadi amat penting. Peta ini harus mencakup tahapan transisi, mekanisme pengadaan, prioritas penggantian, hingga monitoring dan evaluasi. Perlu adanya penetapan target periodik dan skala prioritas penggantian kendaraan. Misalnya, menggunakan persentase dari total kendaraan dinas yang diganti tiap tahunnya, serta mendahulukan kendaraan yang paling sering digunakan maupun memiliki emisi gas buang tinggi. Kedua hal tersebut dapat menjadi sebagian indikator yang jelas dalam mengukur sejauh mana transisi berhasil dilaksanakan.

Dalam konteks *turnover* kendaraan dinas, pemerintah dapat memaksimalkan penggunaan kendaraan dinas perorangan layak pakai sebagai kendaraan operasional. Pada saat yang bersamaan, kendaraan yang sudah lewat masa manfaat hingga rusak berat dapat segera dihapuskan, baik melalui proses lelang maupun pemusnahan. Begitu tahap ini berjalan dengan baik, pengadaan EV dapat mulai dilakukan secara simultan.

Pemerintah juga perlu memerhatikan aspek mobilitas masyarakat kota selama masa transisi. Mulai dari memetakan kemacetan, menggalakkan penggunaan transportasi publik, merevitalisasi infrastruktur pendukung, hingga meningkatkan sistem integrasinya secara bertahap.

Indonesia dapat belajar dari Selandia Baru dalam kebijakannya, Carbon Neutral Government Programme, dimana pemerintah wajib menyusun rencana strategis transisi yang mencakup data kendaraan, tren penggunaan kendaraan, analisis biaya, serta hambatan dan solusi, dengan langkah-langkah optimasi kendaraan yang ada, dan dilaporkan setiap tahun. Melalui penyesuaian terhadap kondisi dan tantangan lokal, rasanya pemerintah bisa mengadaptasi pendekatan serupa.

Di samping itu, terpikir suatu skema: pemerintah menilai tingkat kepadatan kendaraan di wilayahnya untuk memutuskan apakah kendaraan akan dilelang di wilayah yang sama, atau wilayah lain dengan tingkat kepadatan kendaraan yang rendah untuk mendistribusi kepadatan. Jika dapat terlaksana, maka kolaborasi dan negosiasi antar pemerintah pusat dan daerah menjadi penting untuk memastikan mekanisme tersebut berjalan baik.

Peran BPK

Sebagai pengawal harta negara, BPK perlu berperan dalam proses transisi tersebut melalui pemeriksaan. Mulai dari menilai kesiapan transisi dalam pemeriksaan manajemen aset, hingga secara khusus menyelenggarakan pemeriksaan kinerja tematik untuk menilai upaya pemerintah

pusat dan daerah dalam melaksanakan transisi kendaraan dinas.

Peran tersebut sejalan dengan sejumlah kontribusi BPK pada sektor ekonomi hijau beberapa tahun terakhir, khususnya dalam bidang energi. BPK telah melaksanakan pemeriksaan atas pengembangan penggunaan energi baru dan terbarukan (EBT), serta pemeriksaan atas pengadaan infrastruktur untuk EV yang mendukung transportasi wilayah perkotaan.

Pemeriksaan atas kesiapan transisi dapat difokuskan pada dua area, yakni aset kendaraan dinas dan kebijakan transisi. Pada lingkup aset, BPK dapat mengevaluasi pengelolaan kendaraan dinas pemerintah dengan menilai usia, kondisi mesin, efisiensi bahan bakar, dan biaya perawatan dari setiap kendaraan. Hasil pemeriksaan ini memungkinkan BPK memberi rekomendasi yang tepat kepada pemerintah mengenai kendaraan yang sebaiknya dipertahankan, atau diganti dengan EV.

Sementara dalam lingkup kebijakan transisi, pemeriksaan yang dilakukan dapat menyasar pada keselarasan antara kebijakan pemerintah pusat dengan daerah (vertikal), serta keselarasan dengan kebijakan multisektor lainnya (horizontal). BPK juga dapat menilai pengendalian intern pemerintah dalam memastikan bahwa transisi yang dilakukan bergerak maju searah dengan target nasional.

Dengan hasil pemeriksaan BPK, pemerintah mampu merencanakan transisi yang efektif dan efisien. Hal ini erat kaitannya dengan bagaimana pemerintah akhirnya dapat menerapkan skema realistis yang telah diuraikan sebelumnya. Tak berhenti di situ, pemeriksaan lanjutan juga perlu dilaksanakan secara berkesinambungan, termasuk di dalamnya menilai bagaimana strategi pemerintah dalam mengontrol sejumlah faktor penentu keberhasilan transisi, di antaranya tingkat kepadatan kendaraan, polusi udara, hingga persebaran stasiun pengisian kendaraan listrik umum (SPKLU).

Tentu, perspektif *foresight* menjadi sangat penting, terutama untuk memahami implikasi jangka panjang dari kebijakan transisi kendaraan dinas listrik. BPK perlu

memproyeksikan dampak masa depan dari transisi terhadap berbagai aspek, seperti infrastruktur, keuangan negara, manajemen aset, isu lingkungan, serta geostrategi regional. BPK dapat membantu pemerintah mengelola risiko yang mungkin terjadi, serta memastikan bahwa kebijakan transisi yang diterapkan dapat mendukung tujuan negara tanpa banyak mengorbankan sektor prioritas melalui skenario yang matang dan komprehensif.

Langkah Menuju Keberlanjutan

Road map yang jelas, penggunaan anggaran yang bijaksana, tata kelola yang transparan dan akuntabel, serta peran pemerintah pusat dan daerah yang kolaboratif, menjadi faktor pendorong keberhasilan proses transisi yang efektif, berkelanjutan, dan berkontribusi positif terhadap lingkungan.

Namun, selain fokus pada pengadaan EV, pemerintah pun harus memberi perhatian khusus pada kendaraan dinas konvensional yang masih layak jalan. Mengadopsi pendekatan transisi seperti di Selandia Baru dengan peta strategi dan pelaporan tahunan bisa menjadi salah satu solusi. Sebab, mengabaikan kebijakan untuk kendaraan konvensional justru menjadi kontraproduktif dengan upaya pemerintah yang begitu gencar, berpotensi melemahkan tujuan utama dari transisi itu sendiri.

Di saat yang sama, BPK memainkan peran krusial dalam memastikan transparansi dan akuntabilitas pengelolaan aset negara. Pemeriksaan atas pengelolaan kendaraan dinas dan keselarasan kebijakan secara vertikal dan horizontal dapat membantu pemerintah mengidentifikasi berbagai tantangan serta peluang perbaikan proses transisi. Dengan mengambil peran *foresight* melalui berbagai skenario masa depan, BPK tidak hanya membantu pemerintah fokus pada target jangka pendek, namun juga transformasi sistematis demi keberlanjutan jangka panjang.

Referensi:

1. Instruksi Presiden (INPRES) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/225262/inpres-no-7-tahun-2022>
2. Perhari ini, Pejabat Kementerian BUMN Pakai Kendaraan Listrik, Semuanya Sewa: <https://www.bumn.go.id/publikasi/berita/rilis/detail/65977809c5622>
3. Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 49 Tahun 2023 tentang Standar Biaya Masukan Tahun Anggaran 2024: <https://jdih.kemenkeu.go.id/download/8be2507a-7c39-480f-b271-88e74e59e272/2023pmkeuangan049.pdf>
4. New South Wales EV Strategy: <https://www.energy.nsw.gov.au/sites/default/files/2022-09/nsw-electric-vehicle-strategy-210225.pdf>
5. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit), 2023: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/vj3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan--unit---2022.html?year=2023>
6. Traffic Index by City 2024: <https://www.numbeo.com/traffic/rankings.jsp?title=2024>
7. New Zealand Government Procurement: Plan to Optimise and Reduce Fleet Emissions: <https://www.procurement.govt.nz/broader-outcomes/reducing-emissions-and-waste/reducing-government-fleet-emissions/plan-to-optimise-and-reduce-fleet-emissions/>
8. Vehicle Purchase Feebate Scheme: <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Clean-car-discont-Preliminary-SIA-July-2019.pdf>
9. Kemenkeu Anggarkan Pengadaan Kendaraan Listrik untuk Tahun 2024, Sudah Proporsional?: <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/16127/Kemenkeu-Anggarkan-Pengadaan-Kendaraan-Dinas-Listrik-Untuk-Tahun-2024-Sudah-Proporsional.html>
10. BPK: Pemeriksaan Ekonomi Hijau Guna Wujudkan Kesejahteraan Rakyat: <https://wartapemeriksa.bpk.go.id/?p=42626>