

BAB I

PENDAHULUAN

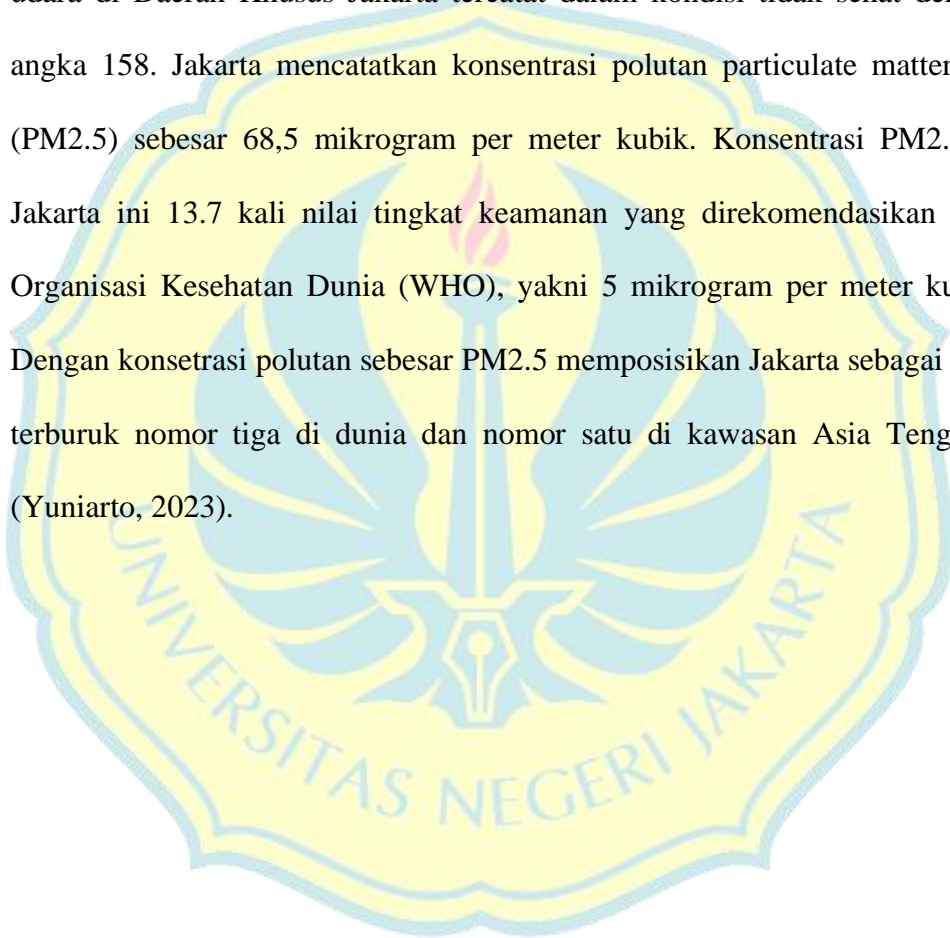
A. Latar Belakang

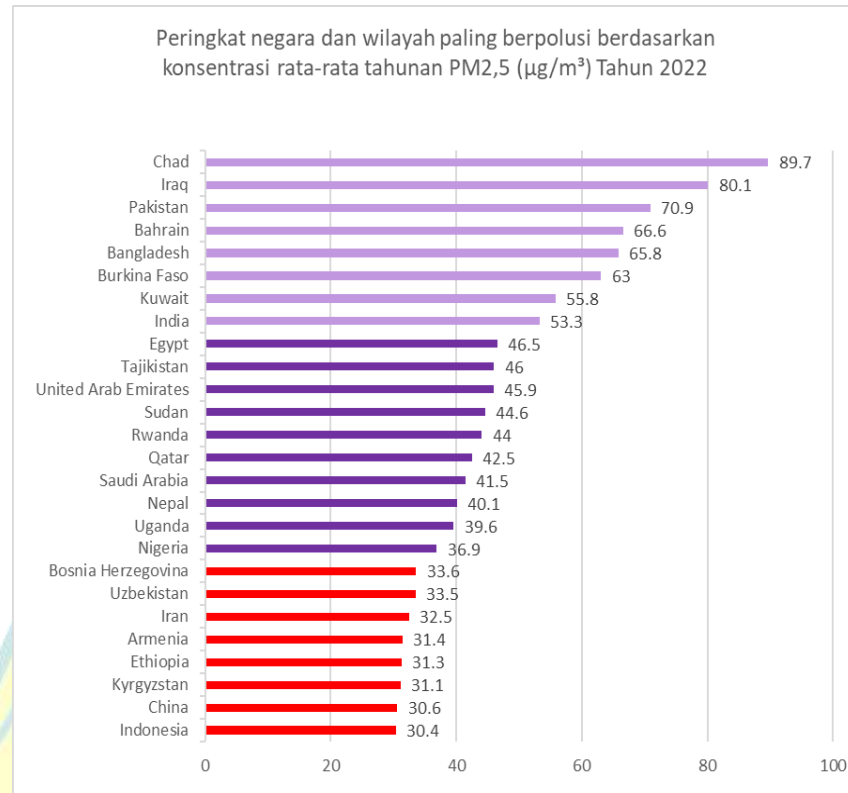
Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Daerah Khusus Jakarta (UU DKJ) yang disahkan pada tanggal 25 April 2024, status DKI Jakarta berubah status menjadi Daerah Khusus Jakarta (DKJ). Hal ini untuk memastikan kesejahteraan rakyat yang berkeadilan, memenuhi dan melindungi hak asasi manusia bagi semua warganya. Selain itu tujuannya juga untuk menghormati sejarah, ciri khas, dan keunikan Jakarta yang memiliki fungsi strategis sebagai pusat perekonomian nasional, pusat jejaring bisnis antara kota-kota di seluruh dunia, memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pendapatan maupun perekonomian negara untuk meningkatkan kesejahteraan.

Provinsi Daerah Khusus Jakarta adalah daerah provinsi yang memiliki kekhususan dalam menyelenggarakan pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia, seperti yang dinyatakan dalam Pasal 1 ayat 1 dan 2 UU DKJ. Keunggulan khusus ini terkait dengan peran sebagai pusat perekonomian nasional dan kota global (Anonim, 2024).

Indonesia, khususnya di Provinsi Daerah Khusus Jakarta, selama kurun waktu tahun 2018 hingga tahun 2023 yang lalu banyak mendapatkan sentimen berita negatif terkait polusi udara sehingga mendapat perhatian dari dalam dan luar negeri. Kualitas udara di Jakarta, merujuk Kompas (22/6/2023), secara

konsisten, selama 2018 hingga 2022, Jakarta selalu mencatatkan rerata tingkat PM2.5 sebanyak 7 sampai 10 kali lebih tinggi dari anjuran WHO. Laporan *World Air Quality 2022: Region & City PM2.5 Ranking* menempatkan Jakarta di urutan ke-20 sebagai negara dengan tingkat polusi udara terburuk di dunia. Berdasarkan pemantauan data situs IQAir, pada Selasa (22/8/2023), kualitas udara di Daerah Khusus Jakarta tercatat dalam kondisi tidak sehat dengan angka 158. Jakarta mencatatkan konsentrasi polutan particulate matter 2.5 (PM2.5) sebesar 68,5 mikrogram per meter kubik. Konsentrasi PM2.5 di Jakarta ini 13.7 kali nilai tingkat keamanan yang direkomendasikan oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), yakni 5 mikrogram per meter kubik. Dengan konsentrasi polutan sebesar PM2.5 memposisikan Jakarta sebagai kota terburuk nomor tiga di dunia dan nomor satu di kawasan Asia Tenggara (Yuniarto, 2023).





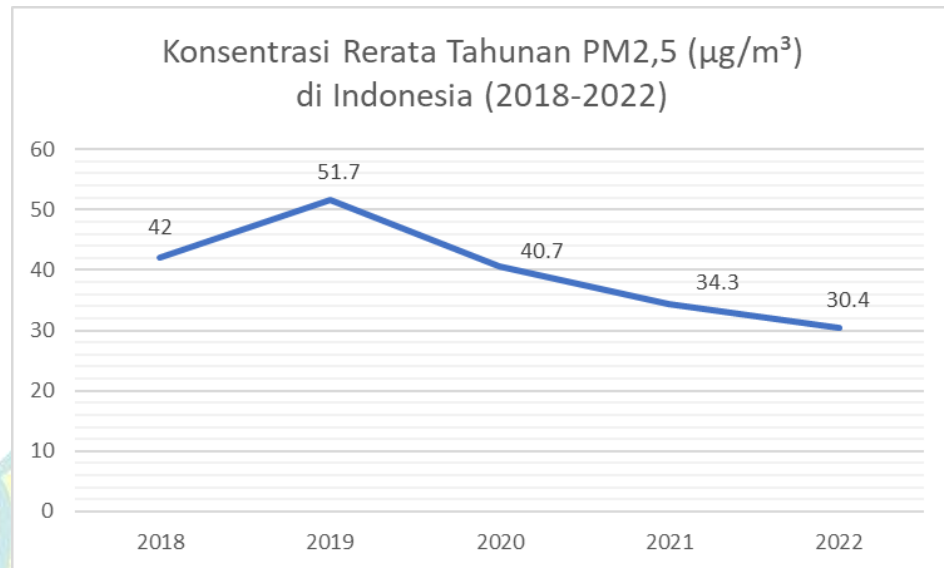
Sumber: (Joy Andre, 2023)

Gambar 1.1 Peringkat Negara dan Wilayah paling Berpolusi Berdasarkan Konsentrasi Rerata Tahunan PM_{2.5} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Pada Tahun 2022

Keterangan:

- 0-5 : Memenuhi panduan WHO
- 5.1-10 : Melampaui 1 hingga 2 kali
- 10.1-15 : Melampaui 2 hingga 3 kali
- 15.1-25 : Melampaui 3 hingga 5 kali
- 25.1-35 : Melampaui 5 hingga 7 kali
- 35.1-50 : Melampaui 7 hingga 10 kali
- >50.1 : Melampaui lebih dari 10 kali

Dari Gambar 1.1 di atas, menunjukkan Indonesia dengan konsentrasi rerata tahunan PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) pada tahun 2022 sebesar 30,4 termasuk urutan 26 dari negara-negara paling berpolusi di dunia.



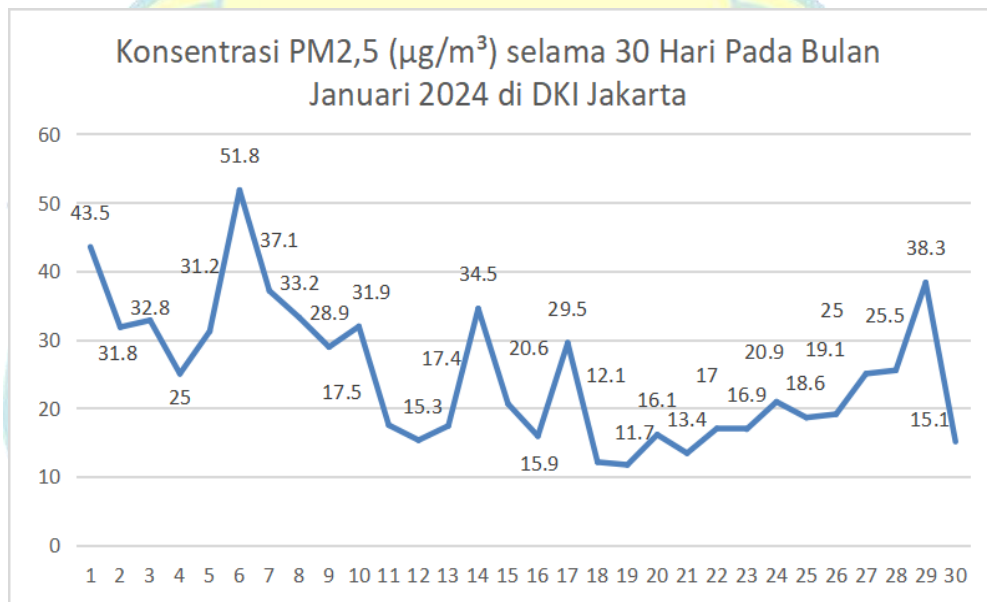
Sumber: (IQAir, 2023)

Gambar 1.2 Konsentrasi Rerata Tahunan PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) di Indonesia (2015-2022)

Keterangan:

- 0-5 : Memenuhi panduan WHO
- 5.1-10 : Melampaui 1 hingga 2 kali
- 10.1-15 : Melampaui 2 hingga 3 kali
- 15.1-25 : Melampaui 3 hingga 5 kali
- 25.1-35 : Melampaui 5 hingga 7 kali
- 35.1-50 : Melampaui 7 hingga 10 kali
- >50.1 : Melampaui lebih dari 10 kali

Dari Gambar 1.2 tersebut di atas, menunjukkan rincian konsentrasi rerata tahunan PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) di Indonesia terjadi pada: tahun 2018 sebesar 42; tahun 2019 sebesar 51,7; tahun 2020 sebesar 40,7; tahun 2021 sebesar 34,3; dan tahun 2022 sebesar 30,4. Secara umum dari tahun 2018 hingga 2022 konsentrasi rerata PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) di Indonesia berada di atas nilai tingkat keamanan yang direkomendasikan oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), sebesar 5 mikrogram per meter kubik.



Sumber: (IQAir, 2023)

Gambar 1.3 Konsentrasi PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Selama 30 Hari Pada Bulan Januari 2024 di Daerah Khusus Jakarta

Keterangan:

0-5 : Memenuhi panduan WHO

5.1-10 : Melampaui 1 hingga 2 kali

10.1-15 : Melampaui 2 hingga 3 kali

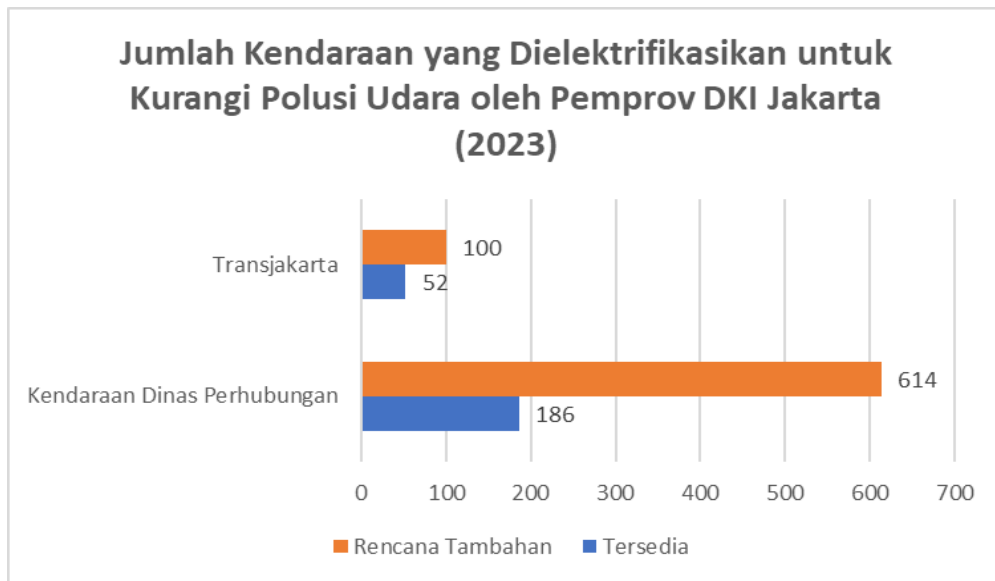
- 15.1-25 : Melampaui 3 hingga 5 kali
- 25.1-35 : Melampaui 5 hingga 7 kali
- 35.1-50 : Melampaui 7 hingga 10 kali
- >50.1 : Melampaui lebih dari 10 kali

Dari Gambar 1.3 di atas menunjukkan konsentrasi rerata PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) selama 30 hari di bulan Januari 2024 di Daerah Khusus Jakarta yakni sebesar 24,92. Angka ini menunjukkan konsentrasi rerata PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) telah melampaui 3 hingga 5 kali dari nilai tingkat keamanan yang direkomendasikan oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), sebesar 5 mikrogram per meter kubik.

Data KLHK (2023) menunjukkan bahwa penyebab polusi udara berasal dari sektor transportasi berkontribusi sebesar 44% dari penggunaan bahan bakar di Jakarta. Disusul oleh industri energi sebesar 31%, manufaktur industri 10%, sektor perumahan 14%, dan komersial 1%. Dari segi emisi karbon monoksida (CO), sebagian besar berasal dari sektor transportasi, mencapai 96,36% atau 28.317 ton per tahun, diikuti oleh pembangkit listrik sebesar 1,76% atau 5.252 ton per tahun, dan industri 1,25% atau 3.738 ton per tahun. Sepeda motor menjadi penyumbang beban pencemaran per penumpang tertinggi dibandingkan dengan mobil pribadi bensin, mobil pribadi solar, mobil penumpang, dan bus, dengan populasi mencapai 78% dari total kendaraan bermotor di Daerah Khusus Jakarta sebanyak 24,5 juta kendaraan, dengan pertumbuhan 1.046.837 sepeda motor per tahun (Vitalstrategies, 2023).

Secara khusus untuk Provinsi Daerah Khusus Jakarta, terdapat studi lebih lanjut yang dilakukan oleh lembaga Vital Strategies. Studi tersebut menghasilkan delapan rekomendasi, antara lain: (1) Pengadaan kendaraan operasional listrik; (2) Pengetatan standar emisi transportasi umum menjadi EURO4; (3) Pengadaan bus listrik untuk Transjakarta non-mikro; (4) Uji emisi berkala (target EURO2); (5) Peralihan ke angkutan umum; (6) Konversi ke kompor listrik; (7) Pengendalian debu konstruksi; dan (8) Pelarangan pembakaran sampah terbuka (Vitalstrategies, 2023).

Berdasarkan roadmap pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB), pemerintah menargetkan 13 juta unit motor listrik dan 2 juta unit mobil listrik pada tahun 2030. Target program konversi motor listrik mencapai 50 ribu unit pada 2023 dan 150 ribu unit pada 2024. Hingga 23 Oktober 2023, jumlah kendaraan listrik mencapai 74.988 unit untuk motor listrik dan 20.414 untuk mobil listrik. Pemerintah memiliki target 5 juta unit motor listrik baru dan 6 juta unit motor listrik konversi pada 2025. Untuk peredaran kendaraan listrik roda tiga, jumlahnya mencapai 320 unit, bus listrik 80 unit, serta mobil barang dan landasan bus sejumlah 10 unit.



Sumber: Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta (2023)

Gambar 1.4 Jumlah Kendaraan yang Dielektrifikasikan untuk Kurangi Polusi Udara oleh Pemprov Daerah Khusus Jakarta (2023)

Berdasarkan data Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta telah mempersiapkan kendaraan listrik untuk mengurangi polusi udara berupa bus listrik Transjakarta sebanyak 52 armada bus. Selanjutnya, secara berkala akan menyediakan penambahan 100 Unit bus listrik di akhir tahun 2023. Selain itu Pemprov Daerah Khusus Jakarta juga telah menyediakan kendaraan dinas operasional (KDO) Dinas Perhubungan sebanyak 186 sepeda motor listrik. Selanjutnya, KDO ditargetkan akan bertambah sebanyak 614 sepeda motor listrik sehingga bertambah menjadi 800 sepeda motor listrik (Erlina F. Santika, 2023)

Untuk mendukung penggunaan kendaraan listrik, diperlukan infrastruktur yang memadai, seperti pembangunan Stasiun Pengisian

Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU). Hal ini bertujuan mempermudah masyarakat yang ingin beralih dari kendaraan bahan bakar minyak fosil ke kendaraan listrik.

Data PLN UID Jakarta Raya (2023), SPKLU yang ada di Jakarta tersebar di 44 lokasi dengan 72 alat pengisian baterai. Berdasarkan data penggunaan SPKLU tahun 2023, hingga Agustus 2022, PLN Unit Induk Distribusi (UID) Jakarta Raya mencatat 21.461 transaksi dengan konsumsi listrik sebesar 438.402 kWh. Selain SPKLU, jumlah SPBKLU dan Stasiun Pengisian Listrik Umum (SPLU) juga meningkat. Tercatat, terdapat 245 lokasi SPBKLU dengan 290 kabinet. SPBKLU ini digunakan untuk pengisian atau penggantian baterai motor listrik, dimana penggunaannya didominasi pengendara ojek online. Sementara SPLU yang tersebar di Jakarta mencapai 3.441 unit. Konsumsi listrik SPLU mulai dari Januari hingga Agustus 2023 mencapai 1.359.587 kWh. Fasilitas ini dapat dimanfaatkan untuk pengisian daya baterai kendaraan listrik, seperti motor, sepeda, ataupun skuter listrik. SPLU juga banyak digunakan oleh para pedagang kaki lima, baik di pasar maupun tempat fasilitas umum lainnya. PLN UID Jakarta Raya berencana menambah 20 SPKLU hingga akhir tahun 2023. Dimana 7 SPKLU merupakan tipe *Ultra Fast Charging* yang memungkinkan pengendara mobil listrik mengisi daya baterai hanya dalam waktu 30 menit.

Salah satu kebaruannya adalah pada pengembangan kendaraan listrik, kendaraan listrik di Indonesia diharapkan dapat membantu mengurangi polusi dan emisi gas buang yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor listrik berbasis

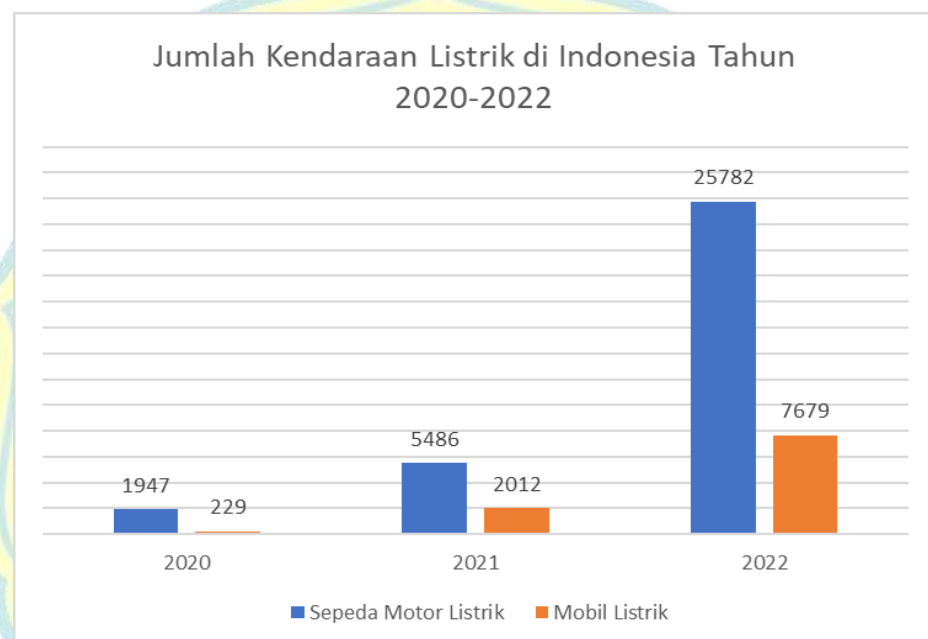
baterai, dan mendukung tercapainya energi yang bersih dan ramah lingkungan sehingga dapat mendukung target net-zero emission di tahun 2060. Namun, pengembangan kendaraan listrik bukan hanya melibatkan produksi kendaraan itu sendiri, tetapi juga melibatkan rantai pasokan baterai, yang menjadi komponen penting dalam kendaraan listrik. Untuk menjalankan mobil listrik diperlukan komponen utamanya yaitu baterai (Mambak., 2017) Berdasarkan Perpres RI Nomor 55 Tahun 2019 bahwa KBLBB merupakan akronim dari Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai yang selanjutnya dikenal juga sebagai kendaraan bermotor listrik (KBL).

Peraturan Presiden RI tersebut mengatur mengenai percepatan program kendaraan listrik di Indonesia, tetapi realisasi kendaraan listrik yang berkembang di Indonesia memang tidaklah mudah. Berikut adalah beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan:

1. Kendaraan listrik membutuhkan infrastruktur pengisian daya yang memadai agar bisa digunakan secara optimal. Saat ini, infrastruktur pengisian daya listrik masih terbatas di Indonesia.
2. Harga kendaraan listrik masih lebih mahal dibandingkan kendaraan konvensional, dan ini menjadi kendala untuk meningkatkan penetrasi kendaraan listrik di Indonesia.
3. Keterbatasan Teknologi baterai kendaraan listrik masih terus berkembang dan belum mencapai titik optimal. Selain itu, masih terdapat tantangan dalam hal daya tahan baterai, jarak tempuh, dan keamanan.
4. Kesadaran dan kebiasaan masyarakat Indonesia dalam menggunakan

kendaraan konvensional sangat tinggi. Perlu dilakukan edukasi dan sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap keuntungan dan manfaat penggunaan kendaraan listrik.

- Peraturan Presiden nomor 55 tahun 2019, masih diperlukan regulasi yang lebih lengkap dan jelas mengenai penggunaan kendaraan listrik di Indonesia.



Sumber: Deloitte dan Foundry dalam Katadata (Cindy Mutia Annur, 2023)

Gambar 1.5 Jumlah Kendaraan Listrik di Indonesia Tahun 2020-2022

Berdasarkan hasil riset Deloitte dan Foundry, jumlah EV yang digunakan di Indonesia pada tahun 2020 yakni sebanyak 2.176 unit, masing-masing sepeda motor listrik sebanyak 1947 unit dan mobil listrik sebanyak 229 unit. Pada tahun 2021 jumlahnya naik 244,58% menjadi 7.498 unit,

masing-masing sepeda motor listrik sebanyak 5486 Unit dan mobil listrik sebanyak 2012 unit. Kemudian pada tahun 2022 jumlahnya naik 344,27% menjadi 33.461 unit, masing-masing sepeda motor listrik sebanyak 25783 Unit dan mobil listrik sebanyak 7679 unit. Pemerintah pun menargetkan jumlah EV di tanah air mencapai 15,7 juta unit pada 2030. Jumlah itu terdiri dari 13,5 juta motor listrik dan 2,2 juta mobil listrik. Meski kendaraan listrik di Indonesia terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, namun terdapat adanya sejumlah hambatan bagi masyarakat guna beralih ke kendaraan listrik. Beberapa hambatan tersebut yakni: keterbatasan tersedianya stasiun pengisian daya, harga kendaraan listrik relatif mahal, jarak tempuhnya terbatas, minimnya opsi penukaran baterai, dan durasi isi daya energi listrik yang relatif perlu waktu lama (Cindy Mutia Annur, 2023)

Untuk mengatasi tantangan tersebut, diperlukan kerjasama dan sinergi antara pemerintah, industri, dan masyarakat. Pemerintah dapat memberikan insentif dan kebijakan yang mendukung pengembangan kendaraan listrik, sementara industri perlu terus melakukan inovasi dan pengembangan teknologi untuk menurunkan harga serta meningkatkan kualitas kendaraan listrik. Di sisi lain, masyarakat perlu meningkatkan kesadaran dan mengubah kebiasaan dalam menggunakan kendaraan agar lebih ramah lingkungan.

Dalam upaya percepatan pelaksanaan program penggunaan KBLBB (battery electric vehicle) yang diatur dalam Perpres tersebut di atas Presiden RI telah menerbitkan Instruksi Presiden RI Nomor 7 Tahun 2022 Tentang Penggunaan KBLBB (Battery Electric Vehicle) sebagai Kendaraan Dinas

Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah pada tanggal 13 September 2022. Melalui Instruksi Presiden RI tersebut diharapkan program penggunaan KBLBB (battery electric vehicle) sebagai kendaraan dinas dapat segera terlaksana dengan baik dan dapat memberikan dampak positif bagi lingkungan terutama dalam hal penurunan tingkat polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor yang menggunakan BBM fosil.

Isu lingkungan hidup menjadi topik yang mendapat perhatian khusus akhir-akhir ini terkait dengan permasalahan pemanasan global (global warming) yang disebabkan oleh emisi karbon dari industri maupun kendaraan bermotor dan kerusakan serta pembakaran hutan, juga permasalahan pencemaran sungai dan laut, kerusakan pantai serta pembuangan limbah nuklir telah mempengaruhi kelangsungan hidup manusia baik secara individu maupun secara kelompok (Rani, 2013). Survei itu bertajuk Indonesia Electric Vehicle Consumer Survey 2023.

Hasil survei ini dikembangkan pada Juni- September 2023 terhadap konsumen Indonesia di delapan kota besar dan lintas generasi. Sebanyak 87 persen responden yakin bahwa EV lebih ramah lingkungan. Sebagian besar responden juga setuju bahwa EV adalah kendaraan masa depan, terutama karena kekhawatiran terhadap perubahan iklim semakin meningkat dan teknologi EV semakin mudah diakses. Kendati demikian keraguan konsumen masih terlihat, terutama terkait ketersediaan infrastruktur. Responden merasa khawatir terhadap ketersediaan stasiun pengisian untuk kendaraan listrik, baik

untuk mobil (63 persen) maupun sepeda motor (52 persen). Kekhawatiran responden lainnya adalah ketersediaan stasiun pengisian daya kendaraan listrik di daerah terpencil, dimana untuk mobil (54 persen) dan sepeda motor (47 persen). Hal ini menunjukkan perlunya infrastruktur pengisian daya yang merata untuk memenuhi kekhawatiran konsumen. Walaupun daya tarik EV semakin besar, kekhawatiran konsumen dapat memengaruhi tingkat adopsi EV secara signifikan (IESR, 2023).

Kendaraan listrik menjadi salah satu solusi dalam mengantisipasi dampak krisis energi. Dengan menggunakan mobil listrik tentunya juga akan mampu menciptakan teknologi yang ramah lingkungan karena polusi udara akan berkurang (Sudjoko, 2021). Dalam konteks pengembangan kendaraan listrik, dapat dilakukan dengan cara merencanakan strategi pengembangan kendaraan listrik dan rantai pasokan baterai yang terukur dan terarah, melaksanakan produksi kendaraan listrik dan baterai yang berkualitas dan efisien, melakukan pengukuran terhadap kinerja produksi dan efektivitas pengurangan emisi karbon, dan melakukan peningkatan terhadap proses produksi dan pengurangan emisi karbon berdasarkan hasil pengukuran (Utami et al., 2022).

Selain itu, kebijakan pemerintah juga menjadi faktor penting dalam pengembangan kendaraan listrik di Indonesia. Pemerintah dapat memberikan insentif dan fasilitas yang mendukung produksi kendaraan listrik dan rantai pasokan baterai, serta mempromosikan penggunaan kendaraan listrik di masyarakat melalui regulasi dan kampanye edukasi. Peraturan Menteri

Perindustrian Nomor 27 Tahun 2020 dan Nomor 28 Tahun 2020 adalah aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia untuk mengatur dan memfasilitasi pengembangan industri kendaraan listrik berbasis baterai di Indonesia. Peraturan tersebut mencakup spesifikasi teknis kendaraan listrik, peta jalan pengembangan, dan ketentuan penghitungan tingkat komponen dalam negeri untuk kendaraan listrik. Selain itu, peraturan ini juga mengatur standar pengujian, sertifikasi, dan tata cara penjualan serta pemasangan kendaraan listrik.

Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 28 Tahun 2020 secara khusus mengatur Tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai dalam keadaan terurai lengkap dan tidak lengkap. Dalam peraturan ini, dijelaskan tentang ketentuan pengujian kendaraan bermotor listrik dalam keadaan terurai lengkap dan tidak lengkap, serta persyaratan untuk penerbitan sertifikat Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Dengan adanya aturan dan regulasi ini, diharapkan pengembangan industri kendaraan listrik berbasis baterai di Indonesia dapat berjalan secara teratur dan efisien, sehingga mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi tingkat polusi udara yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, penggunaan kendaraan listrik terbukti dapat mengurangi emisi karbon dan menjadi solusi yang ramah lingkungan dalam penggunaan energi di sektor transportasi. Oleh karena itu, pengembangan industri baterai dan mobil listrik di Indonesia harus terus

didorong dengan strategi yang matang, penerapan metode manajemen kualitas yang tepat, dan dukungan dari kebijakan pemerintah yang kondusif.

Beberapa hasil penelitian yang mengkaji studi tentang penggunaan kendaraan listrik adalah penelitian yang dilakukan oleh (Sudjoko, 2021) dengan judul “Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan Sebagai Solusi Untuk Mengurangi Emisi Karbon” Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kendaraan listrik dijadikan solusi alternatif yang sedang dikembangkan dalam mendukung energi yang lebih bersih dan ramah lingkungan, mengurangi polusi dan emisi gas buang akibat penggunaan bahan bakar minyak pada kendaraan bermotor. Saat ini kendaraan listrik semakin banyak dikembangkan. Kendaraan listrik menjadi salah satu solusi dalam mengantisipasi dampak krisis energi. Dengan menggunakan mobil listrik tentunya juga akan mampu menciptakan teknologi yang ramah lingkungan karena polusi udara akan berkurang. Mendukung kebijakan Paris Agreements dan mengurangi emisi karbon di sektor transportasi, industri baterai dan mobil listrik di Indonesia sedang melakukan tahap percepatan dalam perkembangannya. Penulis mencoba membahas mengenai strategi yang berkaitan dengan rantai pasokan kendaraan listrik yakni mobil dan sepeda motor listrik dan analisis menggunakan penerapan Plan-Do-Check-Act (PDCA) terkait pengurangan emisi karbon melalui penggunaan mobil listrik. Salah satunya adalah analisis mengenai kebijakan pemerintah terhadap kendaraan listrik.

Penelitian lainnya adalah (Virmani et al., 2023) bagaimana dalam studinya tentang pandangan umum mengenai kendaraan listrik dengan judul penelitiannya adalah “Perspektif Global Tentang Kendaraan Listrik 2020.” Penelitian ini di dunia sekarang di mana perlindungan lingkungan dan konservasi energi menjadi perhatian utama, pengembangan kendaraan hibrida dan kendaraan listrik telah mengambil akselerasi kecepatan. Meningkatnya minat dalam e-mobilitas dan terkait perkembangan telah meningkatkan kebutuhan akademik dan keterlibatan industri. Penelitian ini juga mengulas status listrik saat ini dan kendaraan hibrida di seluruh dunia dan keadaan seni teknologi dan rekayasa. Kebutuhan dan pentingnya kolaborasi teknologi mobil, motor listrik, drivetrain, baterai, elektronik dan kontrol, serta perlunya kolaborasi antara pemerintah, industri, lembaga penelitian dan utilitas tenaga listrik juga dibahas didalamnya. Tantangan terkait infrastruktur yang dibutuhkan untuk kemudahan penggunaan kendaraan listrik juga disebutkan.

Selanjutnya penelitian (Utami et al., 2022) yang berjudul “Implementasi Kebijakan Kendaraan Listrik Indonesia Untuk Mendukung Ketahanan Energi Nasional.” Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan KBLBB pada industri kendaraan listrik nasional. Pemerintah Indonesia telah berkomitmen untuk mengembangkan kendaraan listrik dalam negeri. Berdasarkan Perpres 55/2019, percepatan pengembangan KBLBB dilakukan mengikuti peta jalan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perindustrian. Permasalahan yang melatarbelakangi penelitian ini adalah rendahnya persentase pencapaian jumlah kendaraan listrik di Indonesia.

Persentase pencapaian penggunaan mobil listrik pada tahun 2020 sebesar 0,15% yaitu 230/150.000 unit. Persentase pencapaian sepeda motor listrik sebesar 0,18% yaitu sebanyak 1.500/800.000 unit.

Penelitian dari (Berliandaldo & Prasetio, 2022) berjudul “Analisa Hukum atas Kebijakan Pengembangan dan Pemanfaatan Kendaraan Bermotor Listrik pada Sektor Pariwisata Indonesia.” Penelitian ini bertujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan, ketahanan energi, serta target atas pengurangan dampak emisi CO₂. Dalam kaitannya pada sektor pariwisata, langkah tersebut sebagai inisiatif dalam menciptakan kualitas udara bersih dan ramah lingkungan, serta menjaga kondisi alam dan lingkungan agar tetap berkelanjutan. Analisis secara hukum ditampilkan untuk menjelaskan berbagai turunan peraturan yang mendukung kebijakan pengembangan kendaraan bermotor listrik dan kebijakan penerapan pengembangan transportasi rendah karbon dalam sektor pariwisata. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif melalui pendekatan desk study dan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*).

Penelitian (Saputra & Andajani, 2024) dengan judul *Analysis of Factors Influencing Intention to Adopt Battery Electric Vehicle in Indonesia*. Menunjukkan bahwa sikap dan norma subjektif tidak berpengaruh signifikan pada niat adopsi kendaraan listrik baterai (BEV). Namun, sementara kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, kepedulian lingkungan, dan insentif keuangan memiliki dampak positif dan signifikan pada keinginan untuk mengadopsi kendaraan listrik baterai (BEV), risiko yang dirasakan memiliki

dampak negatif dan signifikan pada niat adopsi BEV. Penelitian tersebut menunjukkan *intention* penggunaan kendaraan listrik dipengaruhi oleh faktor kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, kepedulian lingkungan, dan insentif keuangan. Risiko yang dirasakan dapat menjadi hambatan.

Studi yang dilakukan oleh (Lampo et al., 2023) dengan judul *The role of environmental concern and technology show-off on electric vehicles adoption: the case of Macau*. Hasilnya menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan mungkin tidak relevan untuk menjelaskan niat di domain BEVs, dan memvalidasi peran teknologi sebagai ukuran asli untuk menjelaskan penerimaan. *Intention* penggunaan kendaraan listrik mungkin lebih dipengaruhi oleh faktor teknologi (*technology show-off*) daripada kepedulian lingkungan.

Riset oleh (Shalender & Sharma, 2021) dengan judul *Using extended theory of planned behaviour (TPB) to predict adoption intention of electric vehicles in India*. Penelitian ini menggunakan model TPB yang diperluas untuk memprediksi niat adopsi pelanggan terhadap pembelian kendaraan listrik (EVs). Analisis empiris penelitian menunjukkan bahwa sikap, norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, dan kepedulian lingkungan memiliki hubungan positif dengan niat adopsi pembeli. Dikaitkan dengan penelitian terbaru dimana *intention* penggunaan kendaraan listrik dapat diprediksi oleh faktor sikap, norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, dan kepedulian lingkungan.

Penelitian (Ha et al., 2023) dengan *judul Investigation of Influential Factors of Intention to Adopt Electric Vehicles for Motorcyclists in Vietnam*. Pemodelan Persamaan Struktural dengan Metode Least Squares Parsial (PLS-SEM) dari pemilik sepeda motor di Hanoi, Vietnam, digunakan untuk menguji secara empiris suatu kerangka penelitian yang dirumuskan berdasarkan model migrasi dorong–tarik–mengait faktor dorong diformulasikan oleh kekhawatiran keselamatan dan kekhawatiran lingkungan. Sementara faktor tarik didasarkan pada persepsi kegunaan, persepsi kemudahan penggunaan, dan kebijakan insentif keuangan. Baik faktor dorong maupun faktor tarik berkontribusi signifikan pada niat adopsi, tetapi pengaruh yang terakhir lebih kuat. Pengetahuan tidak memengaruhi niat; namun, itu memoderasi hubungan antara faktor tarik dan niat. Bagi responden dengan tingkat pengetahuan yang lebih tinggi, dampak positif faktor tarik pada niat lebih rendah (dibandingkan dengan responden dengan tingkat pengetahuan yang lebih rendah). Hubungan dengan penelitian saat ini dimana intention penggunaan kendaraan listrik dapat dipengaruhi oleh faktor dorong (*safety concerns dan environmental concerns*) dan faktor tarik (*perceived usefulness, perceived ease of use, dan financial incentive policy*), dengan pengetahuan sebagai moderasi.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat dikatakan bahwa penelitian tentang kendaraan listrik telah dilakukan oleh banyak peneliti sebelumnya di luar Indonesia. Namun, di Indonesia sendiri, penelitian tentang kendaraan listrik masih tergolong baru, terutama dalam hal studi korelasional antara budaya organisasi, kepedulian lingkungan, pengetahuan regulasi KBLBB dengan

intention penggunaan kendaraan listrik. Sebagai negara yang sedang berkembang, penelitian ini penting untuk memahami implikasi sosial, ekonomi, dan lingkungan dari penggunaan kendaraan listrik di Indonesia, serta untuk mengidentifikasi strategi dan kebijakan yang efektif dalam pengembangan intension penggunaan kendaraan listrik yang dipengaruhi oleh pengetahuan regulasi, kepedulian lingkungan hidup dan budaya organisasi di suatu instansi pemerintahan.

Model TPB yang dikemukakan oleh (Ajzen, 2012) mendalilkan bahwa niat (*intention*) seseorang adalah penentu utama untuk melakukan perilaku (*behavior*). Niat tersebut dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu sikap terhadap perilaku (*attitude towards behavior*) yang menunjukkan evaluasi yang positif atau negatif terhadap objek tertentu; norma subyektif (*subjective norm*) yang menunjukkan persepsi terhadap tekanan sosial untuk melakukan perilaku tertentu, serta kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) yang menunjukkan kemudahan atau kesulitan untuk melakukan perilaku tertentu (Barbera & Ajzen, 2020).

Dimana sikap terhadap perilaku (*attitude towards behavior*) melalui kepedulian lingkungan; norma subyektif (*subjective norm*) melalui budaya organisasi, kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) melalui pengetahuan regulasi dan niat (*intention*) dikhususkan pada penggunaan KBLBB. Selain itu penelitian sebelumnya hanya sebatas untuk menguji ada atau tidaknya pengaruh tiga determinan terhadap niat dan perilaku seseorang, serta menambahkan variabel lain untuk mendukung TPB. Sedangkan kaitan

antar determinan pembentuk niat belum mendapat perhatian dari para peneliti sebelumnya. Adanya kaitan pada determinan pembentuk niat dapat berupa saling mempengaruhi antar determinan maupun efek pemoderasi yang memperkuat atau memperlemah hubungan salah satu determinan kepada niat berperilaku.

(Hagger & Chatzisarantis, 2008) mendukung bahwa sikap berperan sebagai anteseden terpenting atau prediktor niat untuk aktivitas fisik dan perilaku. (Fishbein & Ajzen, 1975) lebih lanjut menjelaskan bahwa sikap dapat dibedakan dari variabel lain dengan karakteristik utamanya yang bersifat evaluatif dan afektif, merujuk pada perasaan dan penilaian individu terhadap objek, orang, permasalahan, atau peristiwa tertentu. Meskipun demikian, beberapa penelitian sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh (Supriadi et al., 2024), (Lampo et al., 2023) dan (Ray & Harito, 2023) menemukan bahwa sikap tidak selalu berpengaruh pada niat berperilaku.

Berdasarkan hasil penelitian (Shalender & Sharma, 2021) bahwa Analisis empiris penelitian menunjukkan bahwa sikap, norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, dan kepedulian lingkungan memiliki hubungan positif dengan niat adopsi pembelian kendaraan listrik baterai. kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, kepedulian lingkungan, dan insentif keuangan memiliki dampak positif dan signifikan pada keinginan untuk mengadopsi kendaraan listrik baterai, risiko yang dirasakan memiliki dampak negatif dan signifikan pada niat adopsi. Juga dihasilkan bahwa *intention* penggunaan kendaraan listrik dipengaruhi oleh faktor kontrol

perilaku yang dirasakan, norma moral, kepedulian lingkungan Sedangkan risiko yang dirasakan dapat menjadi hambatan. Penelitian terdahulu tidak memasukkan literasi kendaraan listrik khususnya pengetahuan tentang regulasi kendaraan listrik. Indonesia masih fokus pada pengembangan fasilitas, namun percepatan yang dilakukan sudah cukup cepat terkait dengan percepatan pembangunan pabrik baterai kendaraan listrik. Hal ini tentu dapat menjadi titik balik mewujudkan *green development* melalui pengaturan iklim yang didasarkan pada kebijakan kendaraan listrik.

Hal ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif tentang bagaimana sikap dapat mempengaruhi niat berperilaku. Disamping itu juga secara empiris telah dilakukan berbagai simulasi untuk menentukan variabel mana yang akan menjadi simultan yang kuat terhadap *Intention* dalam penggunaan kendaraan Listrik di DKI Jakarta, dengan menggunakan model analisis korelasi dan regresi pada pengolahan datanya.

Luaran penelitian telah berhasil menguji model hipotesis studi kolerasional baik secara sederhana, parsial dan jamak yang disimulasikan secara empirik tidak saja secara teoretik dengan metodologi analisis data antara budaya organisasi, kepedulian lingkungan hidup dan pengetahuan regulasi KBLBB dengan *Intention* penggunaan KBLBB di Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dengan teknik analisa regresi linier berganda. Hal ini merupakan langkah penting untuk memberikan rekomendasi kebijakan dalam implementasi regulasi penggunaan KBLBB khususnya di level pemerintah daerah.

B. Identifikasi Masalah

Sebagaimana dijelaskan dalam bagian latar belakang, sektor transportasi menjadi penyumbang terbesar sumber pencemar. Kendaraan listrik dijadikan salah satu solusi alternatif yang sedang dikembangkan dalam mendukung energi bersih dan ramah lingkungan, mengurangi polusi dan emisi gas buang akibat penggunaan BBM fosil pada kendaraan bermotor. Pemprov Daerah Khusus Jakarta direkomendasikan untuk mengadakan kendaraan operasional listrik dan bus listrik Transjakarta non-mikro.

Problem yang dihadapi dalam pengembangan kendaraan listrik di Indonesia, khususnya di Jakarta yakni: kesadaran dan kebiasaan masyarakat dalam menggunakan kendaraan listrik masih minim, literasi regulasi kendaraan listrik belum optimal, infrastruktur pengisian daya listrik masih terbatas, harga kendaraan listrik masih lebih mahal, keterbatasan teknologi baterai kendaraan listrik yang belum berkembang dan lainnya sehingga dinilai belum mampu menciptakan ekosistem yang menunjang berkembangnya penggunaan kendaraan listrik.

Dalam upaya percepatan pelaksanaan program penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*battery electric vehicle*) yang diatur dalam Peraturan Presiden (PerPres) Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan, lebih lanjut Presiden RI telah menerbitkan Instruksi Presiden RI 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.

Penggunaan KBLBB sebagaimana diatur dalam regulasi tersebut menjadi dasar bagi instansi pemerintah khususnya Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dalam mengimplementasikan Program KBLBB di lingkup instansi pemerintahan daerah. Penggunaan kendaraan listrik di Indonesia khususnya di Provinsi Daerah Khusus Jakarta dinilai masih sangat sedikit dan belum menjadi pola perilaku/behaviour. Oleh karena kondisi yang dialami belum menjadi pola perilaku/behaviour maka fokus masalah diarahkan pada perlunya mengetahui faktor intention penggunaan KBLBB khususnya di kalangan Pemprov Daerah Khusus Jakarta. Adapun faktor *intention* penggunaan KBLBB tersebut diduga dipengaruhi oleh budaya organisasi, kepedulian lingkungan, dan pengetahuan regulasi KBLBB.

Guna mengetahui bagaimana studi korelasional di Pemprov Daerah Khusus Jakarta maka penelitian ini dilakukan dengan menggunakan variabel bebas yang terdiri dari: budaya organisasi, kepedulian lingkungan, dan pengetahuan regulasi KBLBB dengan variabel terikatnya yakni intention penggunaan KBLBB.

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka penelitian ini dibatasi dalam mengkaji hubungan variabel bebas yang terdiri dari: budaya organisasi, kepedulian lingkungan hidup dan pengetahuan regulasi KBLBB, dengan *intention* penggunaan KBLBB sebagai variabel terikat di lingkup

Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dengan teknik model regresi linear berganda

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan penelitian yang dijelaskan di atas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat hubungan positif antara budaya organisasi dengan *intention* penggunaan?
2. Apakah terdapat hubungan positif antara kepedulian lingkungan dengan *intention* penggunaan KBLBB?
3. Apakah terdapat hubungan positif antara pengetahuan regulasi dengan *intention* penggunaan KBLBB?
4. Apakah terdapat hubungan positif antara budaya organisasi dan kepedulian lingkungan secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan?
5. Apakah terdapat hubungan positif antara kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB?
6. Apakah terdapat hubungan positif antara budaya organisasi dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB?
7. Apakah terdapat hubungan positif antara budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang disampaikan di awal, maka tujuan umum dari penelitian ini adalah menganalisis korelasi Budaya Organisasi, Kepedulian Lingkungan dan pengetahuan regulasi KBLBB dengan *intention* penggunaan KBLBB di kalangan pegawai pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Jakarta. Adapun tujuan khusus penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui hubungan antara budaya organisasi dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta
2. Untuk mengetahui antara hubungan kepedulian lingkungan dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta
3. Untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan regulasi KBLBB dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta
4. Untuk mengetahui hubungan antara budaya organisasi dan kepedulian lingkungan secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta
5. Untuk mengetahui antara hubungan kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta

6. Untuk mengetahui hubungan antara budaya organisasi dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta
7. Untuk mengetahui hubungan antara budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi secara bersama-sama dengan *intention* penggunaan KBLBB dari Pegawai Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta

F. State of The Art

Berdasarkan hasil analisis terhadap berbagai kajian penelitian tentang *intention* penggunaan kendaraan listrik selama 5 (lima) tahun terakhir, peneliti melakukan analisis terhadap 40 (empat puluh) artikel yang terkait dengan penelitian *intention* penggunaan kendaraan listrik. Mayoritas artikel yang disajikan terkait dengan objek penelitian bidang implementasi dan strategi kebijakan kendaraan listrik. Secara lengkap hasil analisis terhadap 40 (empat puluh) artikel yang menghantarkan pada ide kebaruan tema penelitian yang peneliti lakukan disajikan sebagai berikut sebagai berikut:

Tabel 1.1 *State of The Art (SOTA)*

**Penelitian Budaya Organisasi, Kepedulian Lingkungan, Pengetahuan Regulasi
dan *Intention* Penggunaan Kendaraan Listrik**

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
1	(Saputra & Andajani, 2024)	<i>Analysis of Factors Influencing Intention to Adopt Battery Electric Vehicle in Indonesia</i>	Data untuk penelitian ini dikumpulkan melalui kuesioner online menggunakan desain pengambilan sampel purposive non-probabilitas. Data yang terkumpul diproses menggunakan perangkat lunak SPSS 25 dan menjalani uji Partial Least Square.	Hasil berdasarkan sampel dari 224 responden menunjukkan bahwa sikap dan norma subjektif tidak berpengaruh signifikan pada niat adopsi kendaraan listrik baterai (BEV). Namun, sementara kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, kepedulian lingkungan, dan insentif keuangan memiliki dampak positif dan signifikan pada keinginan untuk mengadopsi kendaraan listrikbaterai (BEV), risiko yang dirasakan memiliki dampak negatif dan signifikan pada niat adopsi BEV.
2	(Hull et al., 2024)	<i>Electric vehicle adoption intention among paratransit owners and drivers in SouthAfrica</i>	mengumpulkan 4452 tanggapan survei dari pemilik dan pengemudi paratransit di Afrika Selatan. Sebanyak 38% responden menyatakan keinginan untuk membeli kendaraan listrik (EV) ketika mereka tersedia.	menguji sebelashipotesis mengenai faktor-faktor yang memengaruhi niat adopsi EV, berdasarkan kerangka kerja perilaku konsumen yang inovatif. persepsi risiko, pertimbangan lingkungan, dan persepsi biaya memiliki pengaruh paling kuat pada niat adopsi EV, meskipun banyak faktor yang berperan, dengan sepuluh dari sebelas hipotesis mendapat dukungan.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
3	(Lampo et al., 2023)	<i>The role of environmental concern and technology show-off on electric vehicles adoption: the case of Macau</i>	Studi ini menggunakan pemodelan persamaan struktural untuk menganalisis sampel 236 penduduk Macau guna menentukan relevansi faktor-faktor di balik niat mengadopsi kendaraan listrik baterai (BEVs)	Hasilnya menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan mungkin tidak relevan untuk menjelaskan niat di domain BEVs, dan memvalidasi peran teknologi sebagai ukuran asli untuk menjelaskan penerimaan
4	(Ray & Harito, 2023)	<i>Influential Factors Affecting the Adoption Intention of Electric Vehicles in Indonesia: An Extension of the Theory of Planned Behavior</i>	Dalam studi ini, kuesioner digunakan sebagai alat pengukuran. Responden diberikan penjelasan singkat sebelum mengisi survei. Dengan menggunakan model TPB yang diperluas (Teori Perilaku Terencana), penelitian menganalisis niat adopsi dari 310 responden di Indonesia.	sikap memiliki dampak yang tidak signifikan pada niat adopsi kendaraan listrik (EVs) di Indonesia, faktor lainnya seperti norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, kepedulian lingkungan, dan norma moral memiliki pengaruh positif dan signifikan pada niat untuk mengadopsi kendaraan listrik di negara tersebut.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
5	(Shalender & Sharma, 2021)	<i>Using extended theory of planned behaviour (TPB) to predict adoption intention of electric vehicles in India</i>	Penelitian ini menggunakan model TPB yang diperluas untuk memprediksi niat adopsi dari 326 pelanggan terhadap pembelian kendaraan listrik (EVs). Responden sampel diambil dari 57 diler lima perusahaan otomotif berbeda	Analisis empiris penelitian menunjukkan bahwa sikap, norma subjektif, kontrol perilaku yang dirasakan, norma moral, dan kepedulian lingkungan memiliki hubungan positif dengan niat adopsi pembeli.
6	(Ha et al., 2023)	<i>Investigation of Influential Factors of Intention to Adopt Electric Vehicles for Motorcyclists in Vietnam</i>	Pemodelan Persamaan Struktural dengan Metode Least Squares Parsial (PLS-SEM) dan data dari 330 pemilik sepeda motor di Hanoi, Vietnam, digunakan untuk menguji secara empiris suatu kerangka penelitian yang dirumuskan berdasarkan model migrasi dorong-tarik-mengait	Baik faktor dorong maupun tarik signifikan pada niat adopsi, tetapi pengaruh yang terakhir lebih kuat. Pengetahuan tidak memengaruhi niat; namun, itu memoderasi hubungan faktor tarik dan niat. Tingkat pengetahuan yang lebih tinggi, dampak positif faktor tarik pada niat lebih rendah (dibandingkan dengan responden dengan tingkat pengetahuan yang lebih rendah).

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
7	(Sukma et al., 2023)	<i>The Effect of Environmental Concerns and Government Policies on The Intention to Buy Electric Car</i>	Analisis dalam penelitian ini menggunakan <i>Partial Least Square Structural Equation Modeling</i> (PLS-SEM) dengan melibatkan 100 responden.	Hasil yang diperoleh dalam hal persepsi masyarakat terhadap niat beli masyarakat untuk mendukung penjualan mobil listrik, dimana variabel sikap, kontrol perilaku, kepedulian lingkungan, dan kebijakan pemerintah memiliki persepsi yang baik terhadap niat beli mobil listrik, dan persepsi netral untuk variabel norma subjektif. Kepedulian lingkungan dan kebijakan pemerintah berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat beli mobil listrik. Meningkatkan kepedulian lingkungan, kontrol perilaku, sikap, norma subjektif, dan kebijakan pemerintah sebagai strategi utama dalam meningkatkan niat beli mobil listrik.
8	(Higuera-Castillo et al., 2023)	<i>Factors affecting adoption intention of electric vehicle: a cross-cultural study</i>	Studi ini menguji faktor-faktor yang memengaruhi niat mengadopsi kendaraan listrik di India (378 peserta) dan Spanyol (265 peserta).	Hasilnya menunjukkan bahwa model terpadu UTAUT2-VBN adalah alat yang berharga untuk menjelaskan perbedaan niat adopsi antar budaya. Selain itu, sistem budaya nasional memainkan peran yang signifikan dalam sebagian besar hubungan dalam model tersebut.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
9	(Deka et al., 2023)	<i>Can gain motivation induce Indians to adopt electric vehicles? Application of an extended theory of Planned Behavior to map EV adoption intention</i>	Dengan menggunakan Pemodelan Persamaan Struktural dan analisis mediasi, hubungan antara konstruk Teori Perilaku Terencana (TPB) bersama dengan tiga konstruk tambahan, biaya perilaku kamanan', dan 'norma pribadi' dianalisis, dan beberapa jalur langsung dan tidak langsung di mana niat mungkin terbentuk dalam pikiran orang.	Norma subjektif diikuti oleh kontrol perilaku yang dirasakan muncul sebagai jalur pembentukan niat yang signifikan dan langsung. Meskipun biaya, perilaku kamanan, dan norma pribadi sendiri tidak mempengaruhi pembentukan niat, faktor-faktor ini memediasi variabel TPB dalam membentuk niat untuk mengadopsi EV. Oleh karena itu, kebijakan promosi EV saat ini, yang terutama berfokus pada subsidi, perlu dilengkapi dengan dorongan-dorongan attitudinal dan normatif lainnya untuk mempercepat adopsi EV di India.
10	(Riverso et al., 2023)	<i>Consumer Intention to Buy Electric Cars: Integrating Uncertainty in the Theory of Planned Behavior</i>	Data yang dikumpulkan melalui survei online (N = 335) dianalisis dengan menggunakan model mediasi ganda, melibatkan tiga konstruk TPB mediator sejajar.	Hasil menunjukkan bahwa (1) sikap ($\beta = 0,67$), norma subjektif ($\beta = 0,23$), dan kontrol perilaku yang dirasakan ($\beta = 0,22$) secara signifikan memprediksi niat untuk membeli BEV; (2) Ketidakpastian memiliki efek tidak langsung negatif yang signifikan ($b = -0,03$) pada niat melalui kontrol perilaku yang dirasakan.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
11	(Salsabila & Salehudin, 2023)	<i>Plugged in and charging: Environmentalism Factors Does Affect Behavioral Intention to Purchase Electric Cars in Indonesia, But Non-Environmental Factors are Important Too</i>	Studi ini merekrut 300 responden dari lima area utama Pulau Jawa yang mengetahui tentang mobil listrik tetapi saat ini hanya memiliki mobil non-elektrik. Studi ini mengintegrasikan teori perilaku terencana dan model aktivasi norma untuk menganalisis data.	Temuan menunjukkan bahwa kontrol perilaku yang dirasakan memainkan peran kunci dalam memediasi efek faktor lingkungan terhadap niat untuk membeli mobil listrik. Kesadaran terhadap konsekuensi dan penunjukkan tanggung jawab juga memengaruhi norma pribadi yang memengaruhi niat pembelian.
12	(Sudjoko, 2021)	Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan Sebagai Solusi Untuk Mengurangi Emisi Karbon	Metodologi penelitian ini melibatkan langkah-langkah seperti pengumpulan data, analisis kebijakan, pemodelan, dan evaluasi dampak.	Berdasarkan temuan, strategi pemanfaatan kendaraan listrik berkelanjutan telah terbukti efektif sebagai solusi untuk mengurangi emisi karbon

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
13	(Samuel & Widjaja, 2023)	Pengetahuan Kendaraan Hibrida Dan Kepedulian Lingkungan Mempengaruhi Niat Pembelian Terhadap Kendaraan Hibrida	Sampel sebanyak 396 pemilik mobil di Indonesia telah dikumpulkan untuk memprediksi niat membeli kendaraan hibrida dengan menggunakan Theory Planned Behavior	Hasil empiris menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan dan pengetahuan kendaraan hibrida secara langsung mempengaruhi niat beli yang dimediasi oleh sikap, dan persepsi kontrol perilaku.
14	(Dianita, 2021)	Analisis Pengaruh Faktor Persepsi terhadap Niat Masyarakat Indonesia untuk Membeli Sepeda Motor Listrik.	Metodologi penelitian yang digunakan adalah survei dengan pendekatan kuantitatif, yang melibatkan pengumpulan data melalui kuesioner yang disebar kepada responden di berbagai wilayah di Indonesia	Temuan penelitian menunjukkan bahwa faktor- faktor persepsi memiliki pengaruh signifikan terhadap niat pembelian sepeda motor listrik di masyarakat Indonesia.
15	(Dahiri & Rahayuningsih, 2021)	Tantangan dalam Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (<i>Battery Electric Vehicle</i>)	Metodologi penelitian yang digunakan melibatkan studi literatur, analisis data, wawancara dengan para ahli dan praktisi di industri kendaraan bermotor listrik.	Temuan penelitian ini menyoroti tantangan yang dihadapi dalam pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai dan dapat memberikan wawasan yang berharga bagi produsen kendaraan bermotor listrik, pemerintah, dan pemangku kepentingan

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
16	(Fridstrøm, 2021)	<i>The norwegian vehicle electrification policy and its implicit price of carbon.</i>	Metodologi penelitian yang digunakan melibatkan analisis kebijakan, pengumpulan data, dan perhitungan harga karbon	Hasil temuan penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan elektrifikasi kendaraan di Norwegia telah berhasil mendorong adopsi kendaraan listrik dan mengurangi konsumsi bahan bakar fosil.
17	(Imron et al., 2020)	<i>State of charge estimation of lithium polymer battery using back propagation neural network</i>	Metodologi penelitian yang digunakan melibatkan pengumpulan data, pemodelan jaringan saraf, pelatihan dan pengujian model, serta analisis hasil estimasi.	Hasil dari penelitian ini adalah model jaringan saraf propagasi balik yang dapat digunakan untuk mengestimasi status pengisian baterai polimer lithium dengan akurasi yang tinggi
18	(Vassilopoulos et al., 2018)	Kajian Pengembangan Kendaraan Listrik di Indonesia: Prospek dan Hambatannya.	Metode penelitian yang digunakan meliputi analisis literatur, wawancara dengan pemangku kepentingan, dan analisis data relevan.	Penelitian ini memberikan gambaran komprehensif tentang prospek dan hambatan pengembangan kendaraan listrik di Indonesia.
19	(Utami et al., 2022)	Implementasi Kebijakan Kendaraan Listrik Indonesia Untuk Mendukung Ketahanan Energi Nasional	Data penelitian diperoleh melalui studi kepustakaan, wawancara, dan dokumentasi.	pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai dilakukan mengikuti petajalan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perindustrian.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
20	(Liu et al., 2020)	<i>The relationship between symbolic meanings and adoption intention of electric vehicles in China: The moderating effects of consumer self-identity and face consciousness</i>	secara acak menetapkan 400 responden yang memenuhi syarat secara online untuk berpartisipasi dalam survei.akhirnya diperoleh 347 kuesioner valid, dan tingkat respons efektif dari kuesioner tersebut adalah 86,7%.	Pengaruh simbol lingkungan terhadap niat adopsi dimoderasi secara positif oleh identitas diri sebagai lingkungan. Pengaruh simbol inovasi terhadap niat adopsi dimoderasi secara positif oleh identitas diri sebagai inovator;. Pengaruh simbol inovasi terhadap niat adopsi dimoderasi secara positif oleh kesadaran wajah
21	(Ang, 2014)	<i>Do Persons with Disabilities Act (2008) and organizational culture influence managerial intention to hire persons with disabilities?: The Malaysian perspective</i>	penelitian ini mengeksplorasi bagaimana kedua faktor ini dapat mempengaruhi niat manajerial untuk mempekerjakan penyandang disabilitas. Dengan menggunakan kuesioner survei, data diperoleh dari 201 pemberi kerja non-disabilitas dari berbagai organisasi	Temuan ini mempunyai implikasi penting bagi pembuat kebijakan dan kelompok kepentingan.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
22	(Basuki, 2015)	Hubungan Budaya Organisasi Dengan <i>Knowledge Activities</i>	Masalah utama yang diteliti adalah untuk menilai pentingnya budaya organisasi dalam suatu perusahaan dan menentukan bagaimana pengetahuan ini dapat memastikan bahwa aktivitas akan terus berlanjut sebagaimana mestinya di perusahaan	kesadaran akan fokus eksternal versus internal organisasi akan membuat organisasi lebih atau kurang sadar dengan adopsi dalam bisnis dan budaya organisasi yang lebih atau kurang kondusif terhadap implementasi aktivitas pengetahuan.
23	(Sarpong et al., 2021)	<i>The Role of Commitment in the Relationship between Components of Organizational Culture and Intention to Stay</i>	Data untuk penelitian ini diperoleh melalui survei terhadap staf Universitas Teknik Kumasi di Ghana dengan bantuan kuesioner yang dimodifikasi dan disederhanakan dari instrumen yang telah divalidasi sebelumnya yang diajukan oleh peneliti awal.	Kesimpulan penting dari penelitian ini adalah bahwa pegawai yang berkomitmen tetap memerlukan sistem penghargaan yang terstruktur dengan baik, lingkungan kerja yang kondusif, dan kepemimpinan yang berkualitas dari manajemen institusi untuk menginformasikan keputusan mereka untuk tetap mengabdikan pada organisasi tersebut atau sebaliknya.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
24	(Wu et al., 2019)	<i>The role of environmental concern in the public acceptance of autonomous electric vehicles: A survey from China</i>	Data dikumpulkan dari survei daring di Tiongkok dan dianalisis dengan model struktural	Hasilnya menunjukkan bahwa kegunaan yang dirasakan ramah lingkungan, kemudahan penggunaan yang dirasakan, dan perhatian lingkungan memiliki hubungan positif dengan niat orang untuk menggunakan AEV. Kepedulian lingkungan menimbulkan efek tidak langsung yang kuat pada niat penggunaan melalui efek mediasi
25	(Dutta & Hwang, 2021)	<i>Consumers Purchase Intentions of Green Electric Vehicles: The Influence of Consumers Technological and Environmental Considerations</i>	Pemodelan persamaan struktural (SEM) dan analisis faktor konfirmatori (CFA) digunakan untuk menganalisis model penelitian, menggunakan 262 respons yang valid	Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa masyarakat Taiwan terutama prihatin dengan efek gas rumah kaca terhadap lingkungan, yang mencerminkan niat konsumsi berkelanjutan mereka. Kesimpulan dari penelitian saat ini dapat membantu pemerintah dan pembuat kebijakan dalam merancang program berkelanjutan, yang dapat meningkatkan niat konsumsi berkelanjutan konsumen untuk mencegah polusi udara lebih lanjut dan mengurangi emisi CO2 dari sektor transportasi.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
26	(Sajjad et al., 2020)	<i>Environmental concerns and switching toward electric vehicles: geographic and institutional perspectives</i>	Pemerintah Tiongkok bertujuan untuk mengurangi polusi udara dengan mempromosikan kendaraan listrik dan moda transportasi ramah lingkungan bersama dengan langkah-langkah perlindungan lingkungan lainnya.	Efek lingkungan regulasi tetap lemah dan signifikan, tetapi efek daya tarik alternatif tetap lemah dan tidak signifikan. Niat beralih menjelaskan perilaku ramah lingkungan secara kuat dan signifikan. Lebih jauh lagi, penambatan memoderasi hubungan antara faktor pendorong, beberapa faktor penarik, dan niat peralihan.
27	(Niray Tunçel, 2022)	<i>The Impact of Environmental Concern on Consumers' Attitude and Intention Toward Electric Vehicles: The Role of Demographics</i>	Studi ini juga menegaskan bahwa dampak masalah lingkungan terhadap sikap dan niat terhadap EV berbeda dalam hal jenis kelamin, usia, dan pendapatan	Hanya wanita yang menunjukkan pengaruh positif dari masalah lingkungan terhadap sikap terhadap EV. Tidak ada perbedaan dalam hubungan langsung atau tidak langsung antara niat pembelian EV dan masalah lingkungan untuk kelompok usia.
28	(Dutta & Hwang, 2021)	<i>Consumers Purchase Intentions of Green Electric Vehicles: The Influence of Consumers Technological and Environmental Considerations</i>	Pemodelan persamaan struktural (SEM) dan analisis faktor konfirmatori (CFA) digunakan untuk menganalisis model penelitian, menggunakan 262 respons yang valid.	Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa masyarakat Taiwan terutama prihatin dengan efek gas rumah kaca terhadap lingkungan, yang mencerminkan niat konsumsi berkelanjutan mereka. Pemerintah pembuat kebijakan dalam merancang program berkelanjutan, yang dapat meningkatkan niat konsumsi berkelanjutan konsumen.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
29	(Wu et al., 2019)	<i>The role of environmental concern in the public acceptance of autonomous electric vehicles: A survey from China</i>	Data dikumpulkan dari survei daring di Tiongkok dan dianalisis dengan model struktural.	Hasilnya menunjukkan bahwa kegunaan yang dirasakan ramah lingkungan, kemudahan penggunaan yang dirasakan, dan perhatian lingkungan memiliki hubungan positif dengan niat orang untuk menggunakan AEV. Kepedulian lingkungan menimbulkan efek tidak langsung yang kuat pada niat penggunaan melalui efek mediasi
30	(Gani, 2022)	Hubungan Pengetahuan Lingkungan Dengan Perilaku Siswa Dalam Menjaga Kebersihan Lingkungan	Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan korelasi pada pengetahuan lingkungan sebagai variabel bebas dan perilaku siswa dalam menjaga kebersihan lingkungan sebagai variabel terikat. Subjek penelitian ini adalah siswa SD Negeri Citaringgul 01 berjumlah 114 dengan sampel sebanyak 88 responden	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif dan signifikan pengetahuan lingkungan dengan perilaku siswa dalam menjaga kebersihan lingkungan. Hal ini berdasarkan analisis statistik yang menghasilkan koefisien jalur (r_{xy}) sebesar 0,334 dan dalam pola $\hat{Y} = 69,36 + 0,49x$, sedangkan dengan koefisien determinan sebesar 11,2% dan sisanya sebanyak 88,8% ditentukan oleh faktor lain. disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang rendah antara pengetahuan lingkungan dengan perilaku siswa dalam menjaga kebersihan lingkungan.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
31	(Sang & Bekhet, 2014)	<i>Determining key predictors influencing intention to use electric vehicles in Malaysia</i>	studi empiris menggunakan kuesioner survei yang didistribusikan kepada 350 pengemudi di Selangor dan Wilayah Federal (Kuala Lumpur dan Putrajaya). Teknik regresi linier-bertahap digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dari studi ini	Hasilnya menunjukkan bahwa niat untuk menggunakan kendaraan listrik di Malaysia dapat dijelaskan oleh kepedulian terhadap lingkungan, pengetahuan konsumen, manfaat psikologis dan demografi.
32	(Buranelli de Oliveira et al., 2022)	<i>Factors influencing the intention to use electric cars in Brazil</i>	Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penentu untuk Niat untuk Menggunakan mobil listrik di Brasil, mengadopsi model penelitian berdasarkan Teori Perilaku Terencana yang Terurai dan pengaruh emosi konsumen.	Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa, meskipun responden cenderung positif dalam hal penggunaan dan bahkan pembelian mobil listrik, masih banyak kekhawatiran tentang infrastruktur pengisian daya, waktu pengisian daya, dan otonomi kendaraan, selain hambatan lain, seperti harga pembelian.
33	(Shanmugavel & Balakrishnan, 2023)	<i>Influence of pro-environmental behaviour towards behavioural intention of electric vehicles</i>	Empat ratus data sampel dianalisis menggunakan teknik pemodelan persamaan struktural untuk memeriksa validitas model yang diusulkan.	Norma pribadi ditemukan memainkan peran penting dalam mengembangkan niat berperilaku positif terhadap kendaraan listrik. Pengetahuan lingkungan ditemukan memiliki efek tidak langsung yang signifikan pada model tersebut.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
34	(Asadi et al., 2021)	Factors impacting consumers' intention toward adoption of electric vehicles in Malaysia	Konsumen potensial di Malaysia dipilih untuk menjawab kuesioner. Dengan demikian, 177 kuesioner yang valid dikumpulkan dan faktor-faktor yang memengaruhi niat pembelian kendaraan listrik dianalisis secara empiris menggunakan model persamaan struktural.	Hasil penelitian, nilai yang dirasakan, sikap, atribusi tanggung jawab, norma subjektif, norma pribadi, efektivitas konsumen yang dirasakan, dan kesadaran akan konsekuensi memengaruhi niat pembelian kendaraan listrik konsumen secara signifikan dan positif.
35	(S. Gupta et al., 2024)	<i>Factors Affecting Consumer's Intention to Use Electric Vehicles: Mediating Role of Awareness and Knowledge</i>	Studi ini menggunakan pengetahuan dan kesadaran tentang EV sebagai variabel mediasi untuk mengadopsi EV dan tempat tinggal konsumen sebagai variabel moderasi.	Hasil pengukuran dan pemodelan persamaan struktural menunjukkan bahwa konsekuensi lingkungan merupakan prediktor yang lebih kuat terhadap niat dan intervensi kebijakan.
36	(Tu & Yang, 2019)	Key Factors Influencing Consumers' Purchase of Electric Vehicles	kerangka teoritis berdasarkan teori perilaku terencana (TPB), model penerimaan teknologi (TAM), dan teori difusi inovasi (IDT), serta mengeksplorasi faktor-faktor utama yang memengaruhi pembelian kendaraan listrik oleh konsumen.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: Penerapan model faktor kunci yang dibangun dalam penelitian ini terhadap niat perilaku konsumen terkait pembelian kendaraan listrik dapat diterima.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
37	(Lai et al., 2015)	<i>Factors Influencing the Behavioural Intention towards Full Electric Vehicles: An Empirical Study in Macau</i>	Studi ini meneliti faktor-faktor yang memengaruhi niat individu untuk mengadopsi kendaraan listrik penuh. Sampel yang mencakup 308 responden dikumpulkan di jalan-jalan Makau. Data yang dikumpulkan dianalisis dengan analisis faktor konfirmatori dan pemodelan persamaan struktural.	Hasilnya menunjukkan bahwa masalah lingkungan dan persepsi kebijakan lingkungan merupakan faktor anteseden dari persepsi kendaraan listrik penuh, yang memengaruhi niat perilaku untuk membeli kendaraan listrik penuh
38	(Okada et al., 2019)	<i>Effect of environmental awareness on purchase intention and satisfaction pertaining to electric vehicles in Japan</i>	Hubungan struktural kedua faktor ini dianalisis menggunakan pemodelan persamaan struktural (SEM). Analisis ini berfokus pada kesadaran lingkungan. Kami membandingkan estimasi antara niat pembelian pengguna non-EV dan kepuasan pasca pembelian pengguna EV.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa struktur niat pembelian pengguna non-EV dan kepuasan pasca pembelian EV berbeda. Evaluasi EV menunjukkan bahwa kesadaran lingkungan memiliki efek langsung pada niat pembelian pengguna non-EV, sedangkan efek tidak langsung pada kepuasan pasca pembelian pengguna EV.

Lanjutan Tabel 1.1

No	Penulis	Judul	Metodologi penelitian	Temuan Penelitian
39	(Bagozzi, 1992)	<i>The Self-Regulation of Attitudes, Intentions, and Behavior</i>	Untuk memperdalam teori sikap, kami membahas peran mekanisme pengaturan diri kognitif dan emosional. Hubungan sikap-niat dihipotesiskan bergantung pada proses konatif dan pada respons penanggulangan tertentu yang diarahkan pada signifikansi emosional dari penilaian evaluatif	Hubungan norma subjektif-niat dihipotesiskan diatur oleh aktivitas kognitif tertentu yang melekat dalam pengambilan perspektif dan oleh reaksi emosional positif dan negatif yang terkait dengan penilaian penyimpangan dan kesesuaian diri dan orang lain dengan harapan mengenai makna sosial bersama dari tindakan fokus.
40	(Huang et al., 2021)	<i>The influence of knowledge management on adoption intention of electric vehicles: perspective on technological knowledge</i>	Data asli dikumpulkan melalui survei terhadap 443 peserta di Tiongkok. Model penerimaan teknologi yang diperluas dibangun untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi niat konsumen untuk mengadopsi kendaraan listrik dan jalur pengetahuan teknologi terkait.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengetahuan teknologi konsumen berhubungan positif dan signifikan dengan persepsi kegunaan kendaraan listrik, persepsi kemudahan penggunaan, persepsi kesenangan penggunaan, dan niat konsumen untuk mengadopsi kendaraan listrik. Selain itu, tidak ditemukan hubungan langsung dan signifikan antara persepsi kesenangan penggunaan dan keinginan untuk mengadopsi kendaraan listrik, dari dimensi pengetahuan teknis.

Dari 40 riset yang sudah dilakukan dalam daftar *State Of The Art* (SOTA) didominasi riset tentang *intention* penggunaan kendaraan listrik dengan metode analisis kebijakan, analisis literatur dan survey. Contohnya sebagaimana penelitian yang dilakukan oleh Huang et al., (2021). *The influence of knowledge management on adoption intention of electric vehicles: perspective on technological knowledge. Industrial Management and Data Systems*; Rivero et al., (2023) *Consumer Intention to Buy Electric Cars: Integrating Uncertainty in the Theory of Planned Behavior. Sustainability (Switzerland)*; dan Gupta et al., (2024) *Factors Affecting Consumer's Intention to Use Electric Vehicles: Mediating Role of Awareness and Knowledge. Journal of Advanced Transportation*.

Penelitian ini memfokuskan pada studi korelasional antara 3 variabel bebas yakni: budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi dengan variabel terikat yakni *intention* penggunaan kendaraan listrik dengan menggunakan metode analisis korelasional dan regresi linier berganda. Kebaruan dari penelitian ini adalah model hipotetik dan empirik dari hasil pengujian penelitian berupa studi korelasional dengan menggunakan 3 variabel bebas yakni budaya organisasi, kepedulian lingkungan, pengetahuan regulasi dan 1 variabel terikat yakni *intention* penggunaan kendaraan listrik. Ini merupakan pembuktian hubungan antarvariabel penelitian yang saling berkorelasi. Inovasi penerapan metode dalam konteks saran untuk perumusan kebijakan dan program Pemerintah Daerah Khusus Jakarta dan pemerintah

pusat menuju transportasi ramah lingkungan guna menciptakan *zero emission carbon*.

G. Kegunaan Penelitian

Berikut merupakan kegunaan penelitian ini, yakni:

1. Aspek Teoritis

- a. Memberikan kontribusi pada pengembangan teori terkait *intention* penggunaan kendaraan listrik dengan memasukkan variabel budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi KBLBB dalam model konseptual.
- b. Memvalidasi atau menguji keberlakuan konsep-konsep tertentu yang ada dalam literatur terkait penggunaan kendaraan listrik.
- c. Mengukur korelasi antara variabel budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi KBLBB dengan *intention* penggunaan KBLBB khususnya di lingkup Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dalam implementasi penggunaan kendaraan listrik.

2. Aspek Praktis

- a. Untuk mendukung pengembangan penggunaan kendaraan listrik, diperlukan infrastruktur yang memadai, Hal ini bertujuan mempermudah masyarakat yang ingin beralih dari kendaraan bahan bakar minyak fosil ke kendaraan listrik dan penggunaan KBLBB sehingga terlihat kebaruan nya (*novelty*) yaitu dapat menurunkan tingkat pencemaran lingkungan atau menuju *zero exhaust gas emission*.

- b. Pengembangan kendaraan listrik di Indonesia diharapkan dapat mengurangi polusi dan emisi karbon, mendukung tercapainya energi yang bersih dan ramah lingkungan guna mendukung target net-zero emission di tahun 2060.
- c. Memberikan wawasan kepada Pemerintah Daerah Khusus Jakarta untuk mengoptimalkan penggunaan kendaraan listrik melalui pendekatan budaya organisasi, kepedulian lingkungan dan pengetahuan regulasi KBLBB.

