

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu

Tinjauan pustaka ini bertujuan untuk memberikan landasan teori yang mendukung penelitian mengenai pengaruh fasilitas yang disediakan pemerintah terhadap penerimaan pajak kendaraan listrik (*Electric Vehicle/EV*). Dalam konteks ini, beberapa teori yang relevan akan dibahas, di antaranya adalah Teori Planned Behavior.

2.1.1 Landasan Teori

2.1.1.1 Teori *Planned Behavior* (TPB)

Teori TPB sebagai konsep yang telah dikembangkan oleh Ajzen guna mempelajari proses perilaku manusia dalam pengambilan Keputusan. Setiap individu yang membeli kendaraan EV akan melakukan pertimbangan dan perencanaan sebelum membeli, terutama dalam bagian fasilitas yang disediakan oleh pemerintah. Tidak hanya dari fasilitas saja namun keberadaan sikap dan norma yang semakin memperdulikan lingkungan yang sehat menjadi faktor bagi individu untuk menggunakan kendaraan berbasis listrik dari pada kendaraan konvensional (Zulfikar, 2023). Dengan demikian, teori *planned behavior* cocok untuk digunakan sebagai landasan teori pada penelitian ini. Terdapat tiga aspek pada teori TPB yaitu sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dijelaskan sebagai berikut:

1. Sikap terhadap perilaku

Sikap terhadap perilaku adalah keyakinan atau pandangan yang dimiliki oleh individu terhadap suatu hal yang disenangi ataupun yang tidak disenangi (Ajzen, 2005). Dalam penelitian ini sebagian masyarakat peduli terhadap isu-isu lingkungan, sehingga apabila adanya keyakinan positif bahwa menggunakan kendaraan berbasis listrik dapat menjadi solusi sebagai kendaraan yang ramah lingkungan.

2. Norma subjektif

Norma subjektif adalah keyakinan yang dimiliki individu karena adanya referensi dari orang lain yang dapat memotivasi sehingga dapat menjadi keputusan untuk melakukan tindakan. Bertambahnya bentuk tuntutan sosial dari lingkungan sekitar atau pemerintah, bertambah pula keinginan individu untuk melakukan perilaku tertentu (Gunawan et al., 2022). Seperti halnya adanya fasilitas yang disediakan oleh pemerintah, sehingga diharapkan adanya kebijakan tersebut banyak masyarakat yang mau memakai kendaraan listrik.

3. Kontrol perilaku

Kepercayaan dari individu terhadap adanya suatu hal yang bisa mendukung ataupun bisa menghambat dalam perbuatan tertentu dimaksud sebagai kontrol perilaku. Faktor pendukung aktor mendukung menjadi hal penting dalam pengendalian kontrol perilaku. Semakin banyak faktor yang mendukung, semakin besar pula niat individu untuk melakukan tindakan tertentu.

2.1.1.2 Infrastruktur Pengisian Daya Untuk Kendaraan Listrik

SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) adalah infrastruktur publik untuk mengisi daya kendaraan listrik yang diatur melalui Permen ESDM No. 1/2023, menyediakan teknologi pengisian lambat (7-22 kW), cepat (22-50 kW), dan sangat cepat (50-350 kW) dengan waktu pengisian 30-90 menit tergantung kapasitas baterai. Fasilitas ini dikelola oleh PLN dan swasta, tersebar di 2.515 lokasi strategis seperti mal, SPBU, dan ruas tol, dengan total 3.772 unit per Maret 2025. Biaya layanan berkisar Rp25.000 (*fast charging*) hingga Rp57.000 (*ultrafast charging*) per sesi, didukung aplikasi terintegrasi untuk memantau ketersediaan dan tarif.

Pemerintah DKI Jakarta secara aktif mendukung pengembangan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dengan membangun dan memperbanyak fasilitas pengisian daya di berbagai lokasi strategis seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, SPBU, dan rest area tol. Hingga akhir 2024, Jakarta telah memiliki sekitar 790 SPKLU, menjadikannya provinsi dengan jumlah SPKLU terbanyak di Indonesia. Selain itu, pemerintah daerah bekerja sama dengan PLN dan pihak swasta untuk mempercepat pembangunan SPKLU, memberikan kemudahan perizinan, serta menawarkan insentif seperti keringanan biaya sambungan listrik dan diskon tarif pengisian pada jam tertentu guna mendorong adopsi kendaraan listrik di masyarakat.

Tarif pengisian daya di SPKLU DKI Jakarta mengikuti ketentuan nasional, yaitu sebesar Rp2.467 per kWh untuk pengisian reguler. Selain biaya listrik tersebut, untuk layanan fast charging dikenakan tambahan biaya layanan maksimal

Rp25.000 per sesi pengisian, sedangkan untuk *ultra fast charging* biaya layanan maksimalnya adalah Rp57.000 per sesi. Total biaya pengisian ini belum termasuk pajak yang dipungut untuk layanan pengisian yang harus dibayarkan pengguna akan tergantung pada kapasitas baterai kendaraan listrik dan jenis layanan pengisian yang dipilih.

2.1.1.3 Insentif Parkir Khusus Dan Bebas Ganjil-Genap Untuk Kendaraan Berbasis Listrik

Kebijakan insentif parkir khusus dan pembebasan aturan ganjil-genap untuk kendaraan listrik di Jakarta didasarkan pada kerangka regulasi yang saling melengkapi. Peraturan Gubernur (Pergub) DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 menjadi dasar utama pembebasan kendaraan listrik dari sistem ganjil-genap, merevisi ketentuan sebelumnya dalam Pergub Nomor 155 Tahun 2018. Regulasi ini secara eksplisit mengecualikan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dari pembatasan operasional berdasarkan nomor pelat di 25 ruas jalan strategis. Kebijakan ini selaras dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 yang mengamanatkan pemerintah daerah untuk menyediakan insentif guna mendorong adopsi kendaraan listrik, termasuk keringanan pajak dan fasilitas infrastruktur. Untuk insentif parkir, Pergub DKI Jakarta Nomor 120 Tahun 2012 tentang Biaya Parkir dan Pergub Nomor 31 Tahun 2017 tentang Tarif Layanan Parkir menjadi landasan penetapan tarif diferensial, di mana kendaraan listrik mendapatkan tarif preferensial atau gratis di lokasi tertentu. Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran memperkuat legalitas kebijakan ini

dengan mengatur kewajiban penyediaan fasilitas parkir khusus dan kewenangan penetapan tarif.

Tujuan utama kebijakan ini adalah mengurangi emisi gas buang dan meningkatkan adopsi kendaraan listrik. Pembebasan ganjil-genap memberikan keleluasaan mobilitas bagi pemilik kendaraan listrik, sementara insentif parkir menurunkan biaya operasional harian. Data Bapenda DKI Jakarta menunjukkan bahwa kombinasi kedua insentif ini berkontribusi pada peningkatan registrasi kendaraan listrik sebesar 24,4% dari total nasional. Kebijakan ini juga mendukung target pengurangan polusi udara Jakarta sebesar 30% pada 2030, mengingat kendaraan listrik tidak menghasilkan emisi langsung. Selain itu, insentif parkir gratis atau diskon di area perkotaan terbukti meningkatkan minat beli kendaraan listrik, dengan penghematan Rp 500.000–Rp 1.000.000 per bulan bagi pengguna.

Implementasi pembebasan ganjil-genap mengandalkan sistem identifikasi berbasis *database* terintegrasi Samsat, di mana kendaraan listrik terdaftar secara otomatis dalam sistem pengawasan elektronik. Petugas lapangan menggunakan kode khusus pada pelat nomor biru untuk memverifikasi status kendaraan tanpa perlu pemeriksaan fisik. Sementara itu, insentif parkir dijalankan melalui sistem pengenalan pelat nomor yang terhubung dengan *database* Dinas Lingkungan Hidup. Kendaraan listrik yang terdeteksi oleh kamera parkir otomatis mendapatkan tarif 0% atau diskon 50%, tergantung kebijakan lokasi. Kolaborasi dengan sektor swasta, seperti pengelola mal (contoh: Gandaria City dan Mall of Indonesia), memungkinkan penyediaan parkir gratis plus fasilitas pengisian daya ultra-cepat (120 kW) sebagai bentuk insentif tambahan. Efektivitas kebijakan ini tercermin dari

peningkatan penggunaan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) sebesar 42% di lokasi parkir strategis sejak 2023.

2.1.1.4 Keringanan Pajak (termasuk PKB) untuk Kendaraan Listrik

Kebijakan insentif pajak untuk kendaraan listrik di Indonesia didasarkan pada kerangka regulasi nasional dan daerah yang terintegrasi. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 menjadi landasan utama, mengamanatkan percepatan adopsi kendaraan listrik melalui insentif fiskal dan non-fiskal. Regulasi ini diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk menetapkan tarif Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Di tingkat provinsi, Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 38 Tahun 2023 menjadi instrumen kunci dengan menetapkan PKB sebesar 0% untuk kendaraan listrik berbasis baterai baru, sekaligus menghapus tarif pajak progresif bagi kepemilikan kendaraan listrik kedua dan seterusnya.

Pajak Pertambahan Nilai (PPN), pemerintah memberikan insentif melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025 (PMK-12/2025). Mobil listrik roda empat dengan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) $\geq 40\%$ mendapatkan PPN Ditanggung Pemerintah (DTP) sebesar 10% dari harga jual, sedangkan bus listrik dengan TKDN 20–40% memperoleh insentif 5%. Sementara itu, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 mengatur pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk kendaraan listrik murni (*battery electric vehicle*) dan tarif PPnBM DTP sebesar 3% untuk kendaraan hibrida (*full hybrid, mild hybrid, dan plug-in hybrid*) dengan emisi karbon di bawah 100 g/km.

Mekanisme pengenaan PKB mengikuti prinsip dasar pengenaan pajak progresif-teritorial, dihitung berdasarkan Nilai Jual Kendaraan Bermotor (NJKB) dan bobot yang merefleksikan dampak kerusakan jalan serta polusi. NJKB ditentukan dari harga pasaran umum atau dokumen impor, dengan penyusutan maksimal 5% per tahun. Untuk insentif PPN DTP, pemerintah menanggung sebagian pajak melalui mekanisme *point-of-sale* di dealer, di mana konsumen hanya membayar selisih tarif setelah dikurangi subsidi. Produsen wajib melampirkan sertifikat TKDN dari Kementerian Perindustrian sebagai syarat penerapan insentif.

Kebijakan ini juga mencakup pembebasan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) untuk transaksi jual-beli kendaraan listrik di DKI Jakarta, sebagaimana diatur dalam Pergub 38/2023. Implementasi seluruh insentif ini terintegrasi dengan *database* Samsat, memungkinkan verifikasi otomatis status kendaraan melalui sistem pengenalan pelat nomor. Dengan sinergi kebijakan fiskal dan operasional, registrasi kendaraan listrik di Jakarta meningkat 24,4% pada 2024, sekaligus mendorong penghematan emisi karbon sejalan dengan target nasional.

2.1.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
1	(Sukmayanti & Satory, 2025)	PENGARUH REGULASI PEMERINTAHAN TERHADAP PENJUALAN KENDARAAN LISTRIK DI	Variabel Terikat: Penjualan kendaraan listrik Variabel Independen: Insentif pajak dan kebijakan bebas ganjil-genap	Insentif pajak dan kebijakan bebas ganjil-genap terbukti memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan penjualan kendaraan listrik

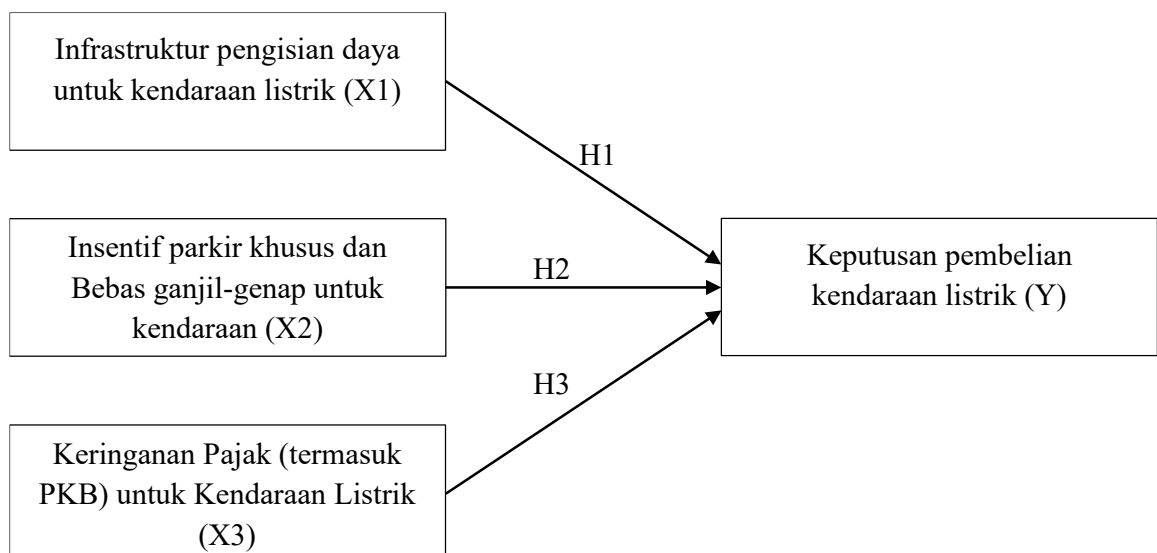
No	Nama Peneliti	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
		INDONESIA : ANALISIS INSENTIF PAJAK DAN KEBIJAKAN BEBAS GANJIL-GENAP (STUDI KASUS JAKARTA)		
2	(Hasudungan et al., 2024)	The Impact of Government Incentives on Electric Vehicle Adoption in the Metropolitan Jakarta Area	Variabel Terikat: Adopsi kendaraan listrik Variabel Independen: Subsidi kendaraan listrik, Pengurangan Pajak Pertambahan Nilai, Pembebasan aturan lalu lintas, dan Infrastruktur pengisian daya kendaraan listrik.	Subsidi Kendaraan Listrik, Pengurangan Pajak, Infrastruktur Pengisian Daya berpengaruh positif dan signifikan terhadap adopsi EV. Pembebasan Aturan Lalu Lintas tidak berpengaruh signifikan terhadap adopsi EV.
3	(Kuswardani, 2024)	Menuju Kota yang Berbudaya dan Nyaman: Transformasi Transportasi Kendaraan Listrik di Jakarta	Viariabel Terikat: Adopsi kendaraan Listrik Variabel Independen: Pendekatan budaya, strategi promosi berbasis budaya, dan Integrasi budaya dalam infrastruktur	Pendekatan budaya, promosi berbasis budaya, dan integrasi budaya dalam infrastruktur pengisian daya berpengaruh positif terhadap peningkatan adopsi kendaraan listrik di Jakarta Pusat
4	(Liang Liang et al., 2024)	COMPREHENSIVE RESEARCH STUDY OF CHALLENGES AND OPPORTUNITIES IN ELECTRIC VEHICLE ADOPTION: CASE STUDY IN JAKARTA	Variabel Terikat: Niat/adopsi/penggunaan kendaraan listrik Variabel Independen: Insentif pemerintah, Nilai harga, Kesadaran lingkungan, Ketersediaan infrastruktur, Sikap, Kontrol perilaku, Pengetahuan produk, Persepsi manfaat & kemudahan, Pengaruh sosial, norma subjektif, risiko, dan faktor demografi.	Insentif pemerintah, harga, kesadaran lingkungan, sikap positif, kontrol perilaku, dan ketersediaan infrastruktur semuanya berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat dan tingkat adopsi kendaraan listrik di Jakarta

No	Nama Peneliti	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
5	(Liangliang et al., 2025)	Bridging the Gap : The Need for More Public Electric Vehicle Charging Stations (PEVCS) in Jakarta , Indonesia	Variabel Terikat: Minat investasi kendaraan listrik Variabel Independen: Insentif pemerintah, Price value / persepsi nilai harga, Kesadaran lingkungan	Insentif pemerintah, price value, dan kesadaran lingkungan semuanya berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat investasi kendaraan listrik, dengan kesadaran lingkungan sebagai faktor yang paling dominan

2.2 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dirancang untuk menggambarkan hubungan antara variabel independen dan dependen. Variabel independen terdiri dari Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan listrik (X1), Insentif parkir khusus dan Bebas ganjil-genap untuk kendaraan (X2), Keringanan Pajak (termasuk PKB) untuk Kendaraan Listrik (X3), dan keputusan pembelian kendaraan listrik (Y) di kota Jakarta.

Bagan Kerangka Pemikiran:



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.3 Hipotesis

2.3.1 Pengaruh Infrastruktur Pengisian Daya Terhadap Keputusan Pembelian Kendaraan Listrik

Berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB), infrastruktur pengisian daya listrik berperan sebagai kontrol perilaku yang memfasilitasi aksesibilitas pengguna kendaraan listrik (EV). Zulfikar et al. (2023) dalam TPB menyatakan bahwa kemudahan akses terhadap fasilitas pendukung meningkatkan niat individu untuk mengadopsi perilaku tertentu. Dalam konteks ini, ketersediaan stasiun pengisian yang strategis di Jakarta mengurangi kekhawatiran *range anxiety* (kecemasan akan kehabisan daya), sehingga mendorong keputusan pembelian EV. Teori ini selaras dengan temuan Wahyudi et al (2024) yang membuktikan korelasi positif antara infrastruktur pengisian daya dan peningkatan penjualan EV. Selain itu penelitian dari Sukmayanti & Satory (2025) telah mengidentifikasi dampak infrastruktur pengisian daya terhadap minat konsumen.

Data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM pada tahun 2023 yang menunjukkan bahwa wilayah dengan rasio stasiun pengisian daya kendaraan EV sebesar $\geq 1:50$ akan mengalami peningkatan pembelian kendaraan EV sebesar 35%, sementara wilayah dengan rasio stasiun pengisian daya kendaraan EV $< 1:50$ hanya tumbuh 12%. Dari data tersebut dapat diidentifikasi bahwa dampak infrastruktur pengisian daya terhadap minat konsumen memiliki korelasi yang positif. Logika ini diperkuat oleh Tanujaya et al. (2025) yang menyatakan bahwa setiap penambahan 10 stasiun pengisian daya di area perkotaan berkontribusi pada peningkatan registrasi EV sebesar 8%. dengan demikian, infrastruktur yang memadai tidak

hanya mengurangi hambatan teknis dan mengurangi kekhawatiran penggunaan kendaraan listrik akan daya kendaraannya. Sehingga didapatkan hipotesis sebagai berikut:

H1: Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan listrik berpengaruh positif terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.

2.3.2 Pengaruh Insentif Parkir Khusus untuk Kendaraan Listrik Terhadap Keputusan Pembelian Kendaraan Listrik

Insentif parkir khusus untuk kendaraan listrik, seperti ketersediaan area parkir prioritas atau pengurangan tarif parkir, merupakan salah satu bentuk kebijakan yang bertujuan mendorong adopsi kendaraan ramah lingkungan. Dalam kerangka TPB, insentif ini dapat membentuk sikap positif konsumen karena memberikan manfaat ekonomi dan kenyamanan, sehingga memperkuat niat untuk membeli kendaraan listrik. Selain itu, insentif dari pemerintah atau lembaga publik dapat membentuk norma subjektif, yaitu persepsi bahwa membeli kendaraan listrik adalah keputusan yang didukung secara sosial. Di sisi lain, kemudahan dalam mendapatkan fasilitas parkir juga memperkuat kontrol perilaku yang dirasakan oleh individu, karena mereka merasa pembelian kendaraan listrik adalah sesuatu yang dapat dilakukan dengan mudah dan praktis. Oleh karena itu, insentif parkir khusus diyakini memiliki peran dalam meningkatkan intensi, yang kemudian berujung pada keputusan pembelian kendaraan listrik. Penelitian oleh (Sukmayanti & Satory, 2025) menunjukkan bahwa penghematan Rp 500.000–Rp 1.000.000 per bulan dari insentif parkir meningkatkan minat konsumen sebesar 22%. Hal ini sejalan dengan teori yang digunakan pada penelitian ini yaitu teori TPB (*Theory of Planned*

Behavior). Studi sebelumnya oleh (Gunawan et al., 2022) fokus pada dampak insentif parkir terhadap kepuasan pengguna, namun mengabaikan analisis makroekonomi terkait penerimaan pajak. Padahal, peningkatan kepemilikan EV sebesar 1% dapat menghasilkan tambahan pajak tahunan sekitar Rp 120 miliar (asumsi rata-rata pajak Rp 12 juta per kendaraan). Kesenjangan ini menunjukkan perlunya integrasi antara analisis mikro-makro dalam mengevaluasi kebijakan insentif.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2024, daerah dengan insentif parkir gratis mengalami peningkatan registrasi EV sebesar 28% dalam 6 bulan, sementara daerah tanpa insentif hanya 9%. Efek kausal ini diperkirakan berkontribusi pada peningkatan penerimaan pajak sebesar Rp 336 miliar per tahun (asumsi 28.000 kendaraan baru $\times$ Rp 12 juta). Dengan demikian, insentif parkir tidak hanya bersifat *cost-saving* bagi konsumen yang akan memunculkan peningkatan keputusan pembelian kendaraan listrik tetapi juga *revenue-generating* bagi pemerintah. Sehingga dapat didapatkan hipotesis sebagai berikut:

H2: Insentif parkir khusus untuk kendaraan berbasis listrik berpengaruh positif terhadap total pendapatan pajak untuk kendaraan listrik.

2.3.3 Pengaruh Bebas ganjil-genap untuk kendaraan listrik Terhadap Keputusan Pembelian kendaraan Listrik

Berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB), keringanan pajak untuk kendaraan listrik berfungsi sebagai faktor kontrol perilaku yang mengurangi hambatan finansial dalam adopsi EV. Zulfikar et al. (2023) menjelaskan bahwa

persepsi kontrol perilaku dipengaruhi oleh kemampuan individu dalam mengendalikan dan mengakses berbagai sumber daya yang mempermudah pelaksanaan perilaku yang diinginkan. Dalam konteks ini, insentif pajak seperti PPN Ditanggung Pemerintah (DTP), pembebasan PPnBM, dan keringanan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) mengurangi beban finansial konsumen, sehingga meningkatkan aksesibilitas kendaraan listrik bagi segmen pasar yang lebih luas.

Penelitian empiris menunjukkan efektivitas signifikan insentif pajak terhadap adopsi EV. Studi Clinton & Steinberg (2021) di Amerika Serikat menemukan bahwa setiap \$1.000 insentif pajak meningkatkan registrasi EV baru sebesar 8%, dengan kontribusi total terhadap peningkatan registrasi EV mencapai 11% antara 2011-2015. Penemuan tersebut juga selaras dengan praktik yang ada di Indonesia, dimana insentif pajak pembelian berpengaruh signifikan terhadap minat beli kendaraan listrik, yang dapat kita lihat dari Data Kementerian Keuangan tahun 2025 menunjukkan bahwa insentif PPN DTP sebesar 10% dan PPnBM DTP telah meningkatkan penjualan EV dengan TKDN $\geq 40\%$ sebesar 42% dibandingkan periode sebelumnya.

Mekanisme kerja insentif pajak berbeda dengan insentif operasional seperti parkir gratis atau bebas ganjil-genap. Jika insentif operasional mengurangi biaya penggunaan jangka panjang, insentif pajak secara langsung menurunkan capital expenditure yang menjadi hambatan utama adopsi EV. Penelitian menunjukkan bahwa insentif berbasis rebate *point-of-sale* lebih efektif dibandingkan *tax credit* yang direalisasikan setelah pembelian, karena memberikan dampak psikologis yang lebih *immediate*. Selain itu, *progressive incentive structure* yang memberikan

insentif lebih besar untuk EV dengan harga lebih rendah terbukti lebih efektif dalam memperluas basis adopsi di segmen *middle-income*. Hal ini mengindikasikan bahwa optimalisasi struktur insentif pajak menjadi kunci untuk memaksimalkan dampaknya terhadap ekspansi pasar EV. Selain itu, data dari Airlangga Hartarto juga menunjukkan bahwa pemberian insentif PPN dan PPnBM DTP telah memberikan efek pada peningkatan penjualan mobil listrik dan *hybrid* pada awal tahun 2025, yang mendukung pertumbuhan sektor otomotif.

Efektivitas insentif pajak sangat bergantung pada desain kebijakan dan *targeting* yang tepat. Dengan demikian, keringanan pajak untuk kendaraan listrik tidak hanya bersifat *cost-reducing* bagi konsumen yang akan membuat peningkatan keputusan pembelian kendaraan listrik, tetapi juga *revenue-generating* bagi pemerintah dalam jangka panjang melalui peningkatan basis pajak kendaraan dan kontribusi pada target pengurangan emisi karbon nasional. Sehingga didapatkan hipotesis sebagai berikut:

H3: Keringanan pajak untuk kendaraan listrik berpengaruh positif terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.