

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1. Deskripsi Responden

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang di peroleh melalui penyebaran kuesioner secara online menggunakan platform Google Form. Kuesioner dibagikan kepada orang yang sudah bekerja yang berdomisili di Semarang. Penyebaran kuesioner dilakukan dari tanggal 18 Mei 2025 hingga 23 Mei 2025, dengan total 100 kuesioner yang disebar. Untuk kuesioner yang kembali sejumlah 100 kuesioner. Hasil perolehan tersebut digunakan sebagai sampel penelitian.

4.1.2 Deskripsi Statistika Wilayah Responden

Dalam penelitian ini, data telah dikumpulkan sebanyak 100 responden melalui penyebaran kuesioner. Berdasarkan hasil pengumpulan data tersebut, diperoleh informasi mengenai karakteristik responden yang diklasifikasikan berdasarkan wilayah tempat tinggal atau domisili responden. Penyebaran kuesioner dilakukan secara merata ke berbagai wilayah yang menjadi fokus penelitian, dengan tujuan untuk memperoleh gambaran yang representatif mengenai persebaran responden di masing-masing wilayah.

Tabel 4. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Wilayah

Domisili	Jumlah Responden	Persentase (%)
Semarang Timur	8	8%
Semarang Tengah	79	79%
Semarang Barat	3	3%
Semarang Selatan	10	10%
Jumlah	100	100%

Sumber: Data primer yang diolah, 2025

Dari tabel 4.1 menyimpulkan bahwa responden yang menjadi tujuan dan fokus utama wilayah penelitian sesuai, yaitu Semarang. Dalam tabel 4.1 juga mendukung keabsahan data karena menunjukkan bahwa pengumpulan data dilakukan secara sistematis di wilayah yang telah ditetapkan. Ini memperkuat dasar argumentasi bahwa hasil analisis dapat merepresentasikan kondisi.

4.2. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan menggunakan *software* IBM SPSS 26 untuk memastikan hasil yang diperoleh memiliki pengaruh. Proses analisis data terdiri dari empat komponen utama yang saling mendukung dalam memberikan hasil analisis, yaitu hasil analisis deskriptif, uji asumsi klasik, uji analisis regresi linear berganda, dan uji hipotesis.

4.2.1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif pada penelitian ini berfungsi untuk melihat Gambaran umum mengenai karakteristik dari masing-masing variabel. Penelitian yang dilihat pada pengujian deskriptif ini meliputi nilai rata-rata (*mean*), *maximum*, *minimum*, dan deviasi standar (Ghozali, 2021). Berikut hasil analisis statistik deskriptif pada penelitian ini:

Tabel 4. 2 Hasil Analisis Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pajak Kendaraan Bermotor	100	5	22	16.28	3.210
PPN & PPnBM	100	5	23	18.89	3.259
Suku Bunga	100	5	25	18.45	3.488
Minat Beli Kendaraan Listrik	100	4	20	13.10	3.836
Valid N (listwise)	100				

Sumber: Data Output SPSS, data primer yang diolah, 2025

Dari tabel 4.1 dapat dilihat bahwa 100 responden menjadi sampel penelitian. Berikut ini adalah penjelasan dari variabel-variabel yang digunakan pada penelitian ini:

a. Pajak kendaraan bermotor

Hasil analisis deskriptif berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan jumlah sampel responden yang digunakan (N) sebanyak 100 sampel, terdapat nilai minimum 5 dan nilai maximum 22 dengan *mean* (nilai rata-rata) sebesar 16.28 dan deviasi standar sebesar 3.210. Hal ini mengindikasikan bahwa variasi yang rendah karena nilai *mean* lebih besar dari deviasi standar, menunjukkan konsistensi dalam jawaban responden.

b. PPN & PPnBM

Hasil analisis deskriptif berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan jumlah sampel responden yang digunakan (N) sebanyak 100 sampel, terdapat nilai minimum 5 dan nilai maximum 23 dengan *mean* (nilai rata-rata) sebesar 18.89 dan deviasi standar sebesar 3.259. Hal ini

mengindikasikan bahwa variasi yang rendah karena nilai *mean* lebih besar dari deviasi standar, menunjukkan konsistensi dalam jawaban responden.

c. Suku bunga

Hasil analisis deskriptif berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan jumlah sampel responden yang digunakan (N) sebanyak 100 sampel, terdapat nilai minimum 5 dan nilai maximum 25 dengan mean (nilai rata-rata) sebesar 18.45 dan deviasi standar sebesar 3.488. Hal ini mengindikasikan bahwa variasi yang rendah karena nilai *mean* lebih besar dari deviasi standar, menunjukkan konsistensi dalam jawaban responden.

d. Minat beli kendaraan listrik (Y)

Hasil analisis deskriptif berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan jumlah sampel responden yang digunakan (N) sebanyak 100 sampel, terdapat nilai minimum 4 dan nilai maximum 20 dengan mean (nilai rata-rata) sebesar 13.10 dan deviasi standar sebesar 3.836. Hal ini mengindikasikan bahwa variasi yang rendah karena nilai *mean* lebih besar dari deviasi standar, menunjukkan konsistensi dalam jawaban responden.

4.2.2. Uji Kualitas Data

a. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk menunjukkan sejauh mana pertanyaan pada setiap variabel valid atau tidak. Penentuan valid

atau tidak diperlukan perbandingan antara nilai r tabel dengan r hitung. Perbandingan dilihat jika r hitung $> r$ tabel dinyatakan valid, jika r hitung $< r$ tabel disimpulkan bahwa pertanyaan tersebut tidak valid. Nilai signifikasinya 0,05 dan uji 2 sisi.

Tabel 4. 3 Output Uji Validitas Pajak Kendaraan Bermotor

Item	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
X1.1	0.535	0.196	Valid
X1.2	0.700	0.196	Valid
X1.3	0.740	0.196	Valid
X1.4	0.504	0.196	Valid
X1.5	0.645	0.196	Valid

Sumber: Data Output SPSS, data primer yang diolah, 2025

Berdasarkan tabel 4.2 menunjukkan bahwa uji validitas dengan nilai r hitung yang didapat dari variabel pajak kendaraan bermotor (X1) seluruh itemnya menyatakan r hitung $> r$ tabel artinya setiap pertanyaan pada variabel pajak kendaraan bermotor adalah valid.

Tabel 4. 4 Output Uji Validitas PPN & PPnBM

Item	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
X2.1	0.495	0.196	Valid
X2.2	0.801	0.196	Valid
X2.3	0.695	0.196	Valid
X2.4	0.556	0.196	Valid
X2.5	0.690	0.196	Valid

Sumber: Data Output SPSS, data primer yang diolah, 2025

Berdasarkan tabel 4.3 menunjukkan bahwa uji validitas dengan nilai r hitung yang didapat dari variabel pajak kendaraan

bermotor (X2) seluruh itemnya menyatakan $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$ artinya setiap pertanyaan pada variabel PPN & PPnBM adalah valid.

Tabel 4. 5 Output Uji Validitas Suku Bunga

Item	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
X2.1	0.495	0.196	Valid
X2.2	0.801	0.196	Valid
X2.3	0.695	0.196	Valid
X2.4	0.556	0.196	Valid
X2.5	0.690	0.196	Valid

Sumber: Data Output SPSS, data primer yang diolah, 2025

Berdasarkan tabel 4.4 menunjukkan bahwa uji validitas dengan nilai r hitung yang didapat dari variabel pajak kendaraan bermotor (X2) seluruh itemnya menyatakan $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$ artinya setiap pertanyaan pada variabel suku bunga adalah valid.

b. Uji Realibilitas

Uji realibitas dilakukan untuk mengetahui apakah dari masing masing variabel yang di uji memiliki tingkat reliabel sesuai dan jawaban responden dari masing-masing variable memiliki tingkat konsisten yang sesuai atau tidak. Suatu variabel dinyatakan realibel dari setiap jawaban responden jika hasil cronbach's alpha > 0.60 (Sekaran, 1992). Berikut hasil uji realibilitas dari penelitian ini:

Tabel 4. 6 Hasil Uji Realibilitas

Variabel penelitian	Cronbach's Alpha
Pajak Kendaraan Bermotor	0.611
PPN & PPnBM	0.663
Suku Bunga	0.767
Minat Beli Kendaraan Listrik	0.842

Sumber: Data Output SPSS, data primer yang diolah, 2025

Berdasarkan dari tabel 4.6 bahwa hasil uji realibilitas yang dilakukan pada penelitian ini memiliki nilai cronbach's alpha > 0.60 yang artinya hasil uji realibilitas tersebut adalah realibel untuk setiap variabel yang telah diuji pada penelitian ini. Nilai tersebut mengindikasikan bahwa instrumen atau item-item pertanyaan dalam kuesioner memiliki tingkat konsistensi internal yang memadai, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah reliabel.

4.2.3. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan langkah penting dalam analisis regresi linear berganda untuk memastikan bahwa model yang digunakan memenuhi syarat-syarat statistik yang diperlukan. Dalam penelitian ini, uji asumsi klasik dilakukan melalui tiga jenis pengujian utama, yaitu uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji heteroskedastisitas. Ketiga uji ini bertujuan untuk mengevaluasi validitas model regresi agar hasil analisis dapat diinterpretasikan secara akurat dan dapat diandalkan. Berikut hasil uji asumsi klasik:

a. Uji Normalitas

Uji normalitas memiliki tujuan untuk memastikan bahwa dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual mengikuti distribusi normal (Ghozali, 2021). Dalam penelitian ini, teknik yang diterapkan untuk menguji normalitas adalah uji Kolmogorov-Smirnov satu sampel (1-Sampel K-S). Uji ini dilakukan dengan

memeriksa nilai signifikansi yang dihasilkan. Jika nilai signifikansi yang diperoleh >0.05 , maka dapat disimpulkan bahwa data tersebut berdistribusi normal. Berikut hasil uji normalitas:

Tabel 4. 7 Output Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.48901317
Most Extreme Differences	Absolute	.040
	Positive	.033
	Negative	-.040
Test Statistic		.040
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

Sumber: SPSS V26 Data Primer diolah,2025

Pada Tabel 4.7 menunjukkan setelah dilakukan uji normalitas nilai signifikansi sebesar 0.200 artinya nilai signifikansi yang dihasilkan lebih besar dari 0.05. Nilai residual yang dihasilkan pada pengujian ini, yaitu terdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan pada penelitian ini untuk menguji apakah regresi ditemukan korelasi antar variabel independen. Untuk mengetahui apakah terdapat multikolinearitas pada uji regresi linear dilihat dari nilai VIF (Variance Inflation Factor). Jika $VIF < 10$ dan nilai tolerance > 0.10 dapat disimpulkan

bahwa tidak ada multikolinearitas. Berikut hasil dari uji multikolonieritas:

Tabel 4. 8 Output Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	5.683	2.211		2.571	.012		
	Pajak Kendaraan Bermotor	.192	.156	.161	1.229	.222	.504	1.982
	PPN & PPnBM	.557	.171	.474	3.252	.002	.406	2.461
	Suku Bunga	-.338	.155	-.307	-2.183	.031	.435	2.299

Sumber: SPSS V26 Data Primer diolah, 2025

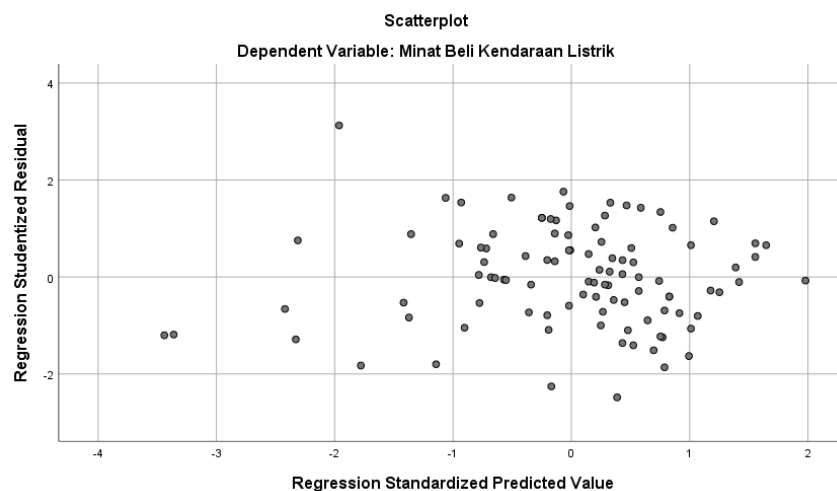
Pada tabel 4.8 hasil uji yang dilakukan memiliki nilai VIF kurang dari 10 dan nilai tolerance lebih dari 0.10. Pada variabel X1 mendapatkan nilai VIF sebesar 1.982 dan nilai tolerance X1 sebesar 0.504, variabel X2 mendapatkan VIF sebesar 2.461 dan nilai tolerance X2 sebesar 0.406, dan variabel X3 mendapatkan nilai VIF sebesar 2.299 dan nilai *tolerance* X3 sebesar 0.435. Hasil uji disimpulkan bahwa tidak ada multikolinearitas antar variabel independen dalam model regresi.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual

satu pengamatan. Pada penelitian ini menggunakan grafik scatterplot dan uji *white* untuk memperkuat bahwa tidak ada heteroskedastisitas. apabila nilai c^2 hitung $> c^2$ tabel maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Berikut hasil uji heteroskedastisitas:

Gambar 4. 1 Grafik Scatterplot



Sumber: Data Output SPSS 26, data primer yang diolah, 2025

Tabel 4. 9 Output Uji White

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.567 ^a	.322	.254	13.98864
a. Predictors: (Constant), X2X3, X1_Kuadrat, X2_Kuadrat, Suku Bunga, Pajak Kendaraan Bermotor, PPN & PPnBM, X1X3, X3_Kuadrat, X1X2				
b. Dependent Variable: U2t				

Sumber: Data Output SPSS 26, data primer yang diolah, 2025

Dari grafik scatterplots pada gambar 4.1 terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y menandakan tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk memastikan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas harus melihat hasil uji *white*, pada tabel 4.9 nilai c^2 hitung sebesar 32,2 yang didapat dari $c^2 = n \times R^2$, maka perhitungannya $100 \times 0.0322 = 32,2$. Pada tabel c^2 tabel untuk penelitian ini adalah 123.22522, maka dapat disimpulkan tidak terjadi heteroskedastisitas karena c^2 hitung $< c^2$ tabel.

4.2.4. Analisis Regresi Linier Berganda

Melalui analisis ini, setiap variabel independen dianalisis secara parsial untuk mengetahui kontribusi masing-masing terhadap variabel dependen, yang ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi. Selain itu, analisis ini juga memberikan hasil tentang pengaruh dari semua variabel independen terhadap variabel dependen. Berikut hasil analisis regresi linier berganda:

Tabel 4. 10 Data Output Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients
		B	Std. Error	Beta
1	(Constant)	5.683	2.211	
	Pajak Kendaraan Bermotor	.192	.156	.161
	PPN & PPnBM	.557	.171	.474
	Suku Bunga	-.338	.155	-.307
a. Dependent Variable: Minat Beli Kendaraan Listrik				

Sumber: Data primer, SPSS 26, 2025

$$Y = 5.683 + 0.192 X_1 + 0.557 X_2 + (-0.338) X_3 + e$$

Berdasarkan persamaan regresi linier berganda diatas, dapat disimpulkan bahwa:

- a. Nilai konstanta (α) sebesar 5.683, artinya bahwa tanpa adanya variabel pajak kendaraan bermotor, PPN & PPnBM, dan suku bunga.
- b. Koefisien regresi untuk variabel pajak kendaraan bermotor sebesar 0.192 menunjukkan bahwa variabel X1 mempunyai pengaruh positif terhadap minat beli kendaraan listrik. Hal ini menyebabkan peningkatan minat beli kendaraan listrik.
- c. Koefisien regresi untuk variabel PPN & PPnBM sebesar 0.557 menunjukkan bahwa variabel X2 mempunyai pengaruh positif terhadap minat beli kendaraan listrik. Hal ini menyebabkan peningkatan minat beli kendaraan listrik.
- d. Koefisien regresi untuk variabel suku bunga sebesar (-0.338) menunjukkan bahwa variabel X3 mempunyai pengaruh negatif terhadap minat beli kendaraan listrik. Hal ini menyebabkan penurunan minat beli kendaraan listrik.

4.2.5. Uji Hipotesis

- a. Uji Statistik t

Uji statistik t digunakan untuk mengukur sejauh mana pengaruh masing-masing variabel independen secara individual dalam menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel dependen. Acuan yang digunakan, yaitu

$\alpha = 0,05$. Ada beberapa kriteria terkait penerimaan atau penolakan hipotesis, berikut kriteria dari uji statistik t:

- Apabila $p\text{-value} > 0.05$, maka hipotesis ditolak sehingga variabel independen tidak mempengaruhi variabel dependen.
- Apabila $p\text{-value} < 0.05$, maka hipotesis diterima yang artinya variabel independen mempengaruhi variabel dependen.

Berikut hasil uji Statistik t:

Tabel 4. 11 Data Ouput Uji Statistik t

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.683	2.211		2.571	.012
	Pajak Kendaraan Bermotor	.192	.156	.161	1.229	.222
	PPN & PPnBM	.557	.171	.474	3.252	.002
	Suku Bunga	-.338	.155	-.307	-2.183	.031
a. Dependent Variable: Minat Beli Kendaraan Listrik						

Sumber: SPSS V26 Data Primer diolah, 2025

Berdasarkan hasil tabel 4.9, maka Kesimpulan dari hasil tersebut adalah sebagai berikut:

1. Nilai t_{hitung} variabel pajak kendaraan bermotor (X1) sebesar 1.299 dan nilai t_{tabel} adalah sebesar 1.660, maka hasil yang diperoleh adalah $1.299 < 1.660$ dan nilai signifikan yang dihasilkan adalah $0.222 > 0.05$. Maka, hasil dari uji t tersebut

adalah terima H_0 dan tolak H_a , artinya pajak kendaraan bermotor tidak berpengaruh terhadap minat beli kendaraan listrik.

2. Nilai t_{hitung} variabel PPN & PPnBM (X_2) sebesar 3.252 dan nilai t_{tabel} adalah sebesar 1.660, maka hasil yang diperoleh adalah $3.252 > 1.660$ dan nilai signifikan yang dihasilkan adalah $0.002 < 0.05$. Maka, hasil dari uji t tersebut adalah tolak H_0 dan terima H_a , artinya PPN & PPnBM berpengaruh terhadap minat beli kendaraan listrik.
3. Nilai t_{hitung} variabel PPN & PPnBM (X_2) sebesar -2.183 dan nilai t_{tabel} adalah sebesar 1.660, maka hasil yang diperoleh adalah $2.183 > 1.660$ dan nilai signifikan yang dihasilkan adalah $0.031 < 0.05$. Maka, hasil dari uji t tersebut adalah tolak H_0 dan terima H_a , artinya suku bunga berpengaruh terhadap minat beli kendaraan listrik.

b. Uji statistik f

Uji statistik f digunakan untuk menguji signifikansi hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Dalam uji F menggunakan acuan tingkat signifikan sebesar 0,05. Ada beberapa prosedur uji F sebagai berikut:

- Apabila nilai $\text{sig} < 0,05$, maka terdapat pengaruh dari variabel independent terhadap dependen.

- Apabila nilai $\text{sig} > 0,05$, maka tidak terdapat pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen.

Berikut hasil uji statistik f:

Tabel 4. 12 Data Output Uji Statistic F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	251.852	3	83.951	6.687	.000 ^b
	Residual	1205.148	96	12.554		
	Total	1457.000	99			
a. Dependent Variable: Minat Beli Kendaraan Listrik						
b. Predictors: (Constant), Suku Bunga, Pajak Kendaraan Bermotor, PPN & PPnBM						

Sumber: SPSS V26 Data Primer diolah, 2025

Pada tabel 4.10 menunjukkan bahwa tingkat signifikansi 0.000 (dibawah 0.05) sebesar 6.687. berdasarkan tingkat signifikansinya, variabel independen yang terdiri dari pajak kendaraan bermotor, PPN & PPnBM, dan suku bunga secara simultan mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel dependen, yaitu minat beli kendaraan listrik (Y).

c. Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) merupakan koefisien yang menggambarkan persentase kontribusi dari semua variabel independen secara kolektif terhadap variabel dependen, dengan mempertimbangkan jumlah prediktor yang terdapat dalam model. Perhitungan koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan

variabel independen (pajak kendaraan bermotor, PPN & PPnBM, dan suku bunga) dalam menjelaskan variabel terikat (minat beli kendaraan listrik).

Tabel 4. 13 Data Output koefisien determinasi (R²)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.416 ^a	.173	.147	3.543
a. Predictors: (Constant), Suku Bunga, Pajak Kendaraan Bermotor, PPN & PPnBM				

Sumber: SPSS V26 Data Primer diolah, 2025

Dari hasil analisis pada tabel 4.11 dipengaruhi nilai adjusted R square sebesar 0.147 atau 14.7% menunjukkan variabel minat beli kendaraan listrik dapat dijelaskan oleh variabel pajak kendaraan bermotor, PPN & PPnBM, dan suku bunga. Sisanya sebesar 85.3% dijelaskan oleh faktor lain.

4.3. Interpretasi Hasil

4.3.1. Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor Terhadap Minat

Beli kendaraan Listrik

Berdasarkan hasil pengujian pada uji statistik t menunjukkan bahwa variabel pajak kendaraan bermotor (X1) tidak berpengaruh terhadap minat beli kendaraan listrik (Y) yang dibuktikan dengan nilai sig $0.222 > 0.05$. Temuan penelitian ini tidak selaras dengan Ratnasari (2016) dan Devi (2017) yang menyatakan bahwa pajak kendaraan bermotor mempengaruhi secara negatif dan signifikan terhadap minat beli kendaraan listrik.

Berdasarkan hasil analisis deskriptif dapat diketahui bahwa nilai rata-rata dari pajak kendaraan bermotor adalah sebesar 16.28 yang dimana nilai rata-rata tersebut lebih besar dari nilai minimum sebesar 5 yang mengindikasikan bahwa konsumen memperhatikan pajak kendaraan bermotor. tidak serta-merta mengurangi minat beli karena konsumen mungkin menganggapnya sebagai biaya tetap yang tidak signifikan dibandingkan manfaat jangka panjang kendaraan listrik

Menurut Samudra (2015), “Pajak kendaraan bermotor adalah pajak yang dipungut atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan motor, tidak termasuk kepemilikan atau penguasaan kendaraan motor alat-alat berat dan alat-alat besar yang tidak digunakan sebagai alat angkutan orang dan/atau barang di jalan umum.” Besaran pajak kendaraan bermotor yang ditanggung oleh pemilik kendaraan listrik akan berdampak dengan adanya tarif progresif. Jadi, semakin banyak kendaraan bermotor yang dimiliki, semakin tinggi tarif pajaknya.

Hasil penelitian yang menunjukkan bahwa pajak kendaraan bermotor (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap minat beli kendaraan listrik (Y) dapat dijelaskan melalui teori perilaku konsumen. Menurut teori ini, keputusan pembelian tidak hanya didasarkan pada faktor ekonomi seperti pajak, tetapi juga dipengaruhi oleh psikologis, sosial, dan lingkungan (Sunnyoto, 2013). Meskipun tarif pajak kendaraan bermotor 0% untuk kendaraan listrik dirancang supaya mendorong adopsi kendaraan listrik, konsumen lebih memperhatikan faktor lain. Hal ini dapat diketahui dari

hasil uji koefisien determinasi (R^2) yang menyatakan terdapat 85.3% variabel lain yang berpengaruh terhadap minat beli kendaraan listrik di Semarang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Santoso & Ratnawati (2023); Hasibullah et al. (2020); Murthi et al. (2015) yang menyatakan bahwa pajak kendaraan bermotor tidak berpengaruh signifikan terhadap minat beli kendaraan bermotor. Adanya beban finansial seperti pajak kendaraan bermotor tidak mengurangi minat beli konsumen.

4.3.2. Pengaruh PPN & PPnBM Terhadap Minat Beli

Kendaraan Listrik

Berdasarkan hasil pengujian pada uji statistik t menunjukkan bahwa variabel PPN & PPnBM (X_2) dan minat beli kendaraan listrik (Y) berpengaruh yang dibuktikan dengan nilai $\text{sig } 0.002 < 0.05$.

Melalui hasil analisis deskriptif dapat diketahui bahwa nilai rata-rata dari pajak kendaraan bermotor adalah sebesar 18.89 yang dimana nilai rata-rata tersebut mendekati nilai maximum sebesar 23 yang mengindikasikan bahwa konsumen memperhatikan besaran tarif PPN & PPnBM.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang pajak pertambahan nilai (PPN) barang dan jasa dan pajak penjualan atas barang mewah, bahwa “PPN adalah pajak atas konsumsi barang dan jasa di dalam daerah pabean yang dikenakan secara bertingkat di setiap jalur produksi dan

distribusi. PPnBM adalah pajak yang dikenakan atas penjualan barang mewah.” PPN dan PPnBM disebabkan oleh terjadinya transaksi jual beli barang ataupun jasa oleh masyarakat yang menjadi objek dari PPN.

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori perilaku konsumen. Karena tarif PPN yang dikenakan sebesar 1% dan tarif PPnBM sebesar 15% menjadi perhatian konsumen untuk memiliki kendaraan listrik dengan besaran tarif yang tergolong murah. Tarif PPN & PPnBM tersebut menciptakan perubahan perilaku konsumsi yang signifikan.

Perubahan tarif PPN dan PPnBM ini tidak hanya memengaruhi biaya langsung yang harus ditanggung oleh konsumen, tetapi juga menciptakan persepsi positif terhadap kendaraan listrik. Dengan tarif yang lebih rendah, konsumen merasa mendapat diskon dan manfaat yang maksimal, yang pada gilirannya dapat mendorong minat beli. Hal ini sejalan dengan prinsip dasar teori perilaku konsumen, dimana individu cenderung membuat keputusan berdasarkan analisis biaya dan manfaat.

Temuan penelitian ini tidak selaras dengan Kurnaini & Rahmawati (2024) yang menyatakan bahwa PPN & PPnBM mempengaruhi secara negatif. Hal ini dibuktikan pada hasil analisis regresi linier berganda bahwa koefisien regresi untuk variabel PPN & PPnBM sebesar 0.557 menunjukkan bahwa variabel X2 mempunyai pengaruh positif terhadap minat beli kendaraan listrik. Hal ini menyebabkan peningkatan minat beli kendaraan listrik karena besaran tarif PPN & PPnBM tergolong murah.

Hasil dalam penelitian ini sejalan dengan penelitian Hasibullah et al. (2020), Abdurrahman (2014), Fadilah (2012), dan Pramestri et al. (2017) menyatakan PPN & PPnBM memiliki pengaruh positif terhadap minat beli konsumen. Makin rendah PPN & PPnBMnya, maka semakin murah harga dari kendaraan bermotor berbasis listrik. Dengan harga yang semakin murah akan menambah minat beli kendaraan listrik.

4.3.3. Pengaruh Suku Bunga Terhadap Minat Beli kendaraan

Listrik

Berdasarkan hasil pengujian pada uji statistik t menunjukkan bahwa variabel suku bunga (X_3) berpengaruh signifikan terhadap minat beli kendaraan listrik (Y) yang dibuktikan dengan nilai $\text{sig } 0.031 < 0.05$.

Suku bunga adalah biaya yang dibayarkan atas penggunaan dana yang dipinjam, atau imbalan yang diberikan atas jasa menyimpan uang di bank. Penetapan suku bunga yang rendah menjadikan masyarakat banyak mengajukan pinjaman, karena cicilan lebih ringan akan menarik lebih banyak nasabah untuk mengambil kredit (Kozlov, 2023). Hasil penelitian ini tidak mendukung asumsi tersebut.

Berdasarkan hasil analisis deskriptif dapat diketahui bahwa nilai rata-rata dari pajak kendaraan bermotor adalah sebesar 18.45 yang dimana nilai rata-rata tersebut mendekati nilai maximum sebesar 25 yang mengindikasikan bahwa konsumen memperhatikan besaran suku bunga.

Teori perilaku konsumen sejalan dengan hasil penelitian ini, yang menunjukkan bahwa meskipun suku bunga *lending* telah diturunkan menjadi 6,25%, tingkat suku bunga tersebut masih tergolong tinggi bagi banyak konsumen. Penurunan suku bunga biasanya diharapkan dapat mendorong minat beli, terutama dalam sektor otomotif, di mana pembiayaan kendaraan sering kali bergantung pada pinjaman.

Teori perilaku konsumen juga menjelaskan bahwa individu membuat keputusan berdasarkan persepsi mereka terhadap risiko dan manfaat. Dalam hal ini, meskipun suku bunga telah diturunkan, konsumen mungkin masih meragukan kemampuan mereka untuk membayar cicilan dalam jangka panjang, terutama dalam situasi ekonomi yang tidak menentu. Kondisi tersebut dapat mengurangi minat beli kendaraan listrik.

Hal ini dibuktikan dengan hasil analisis regresi linier berganda bahwa koefisien regresi untuk variabel suku bunga sebesar (-0.338) menunjukkan bahwa variabel X3 mempunyai pengaruh negatif terhadap minat beli kendaraan listrik. Hal ini menyebabkan penurunan minat beli kendaraan listrik karena responden merasa tingginya tingkat suku bunga saat pembelian kredit.

Hasil dalam penelitian ini sejalan dengan penelitian Mangindaan & Olivia (2023) menyatakan bahwa suku bunga berpengaruh negatif terhadap minat beli kendaraan listrik. Karena semakin tinggi tingkat suku bunga, maka akan mengurangi minat beli konsumen pada kendaraan listrik.