

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang uraian tentang objek penelitian, analisis, penafsiran dan argument atas hasil penelitian. Tujuan dari analisis hasil penelitian adalah untuk memecahkan permasalahan yang sedang diteliti oleh penulis.

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Sejarah perkembangan mobil listrik di Indonesia bermula pada 2012 ketika Menteri BUMN Dahlan Iskan menggandeng Ricky Elson mengembangkan prototipe “Selo” yang dipamerkan pada KTT APEC Bali 2013, lalu diperkuat oleh Perpres No. 55 Tahun 2019 tentang percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dan peluncuran model lokal seperti Hyundai IONIQ 5 pada 2022; seiring itu, tren kehidupan modern—termasuk meningkatnya kesadaran lingkungan, kecenderungan generasi muda memandang EV sebagai simbol status sosial, pertimbangan ekonomi biaya operasional dan insentif pajak, serta kemajuan teknologi baterai dan perluasan infrastruktur SPKLU—telah secara langsung mempengaruhi keuntungan variabel penelitian seperti ketersediaan stasiun pengisian daya, insentif parkir dan pembebasan ganjil-genap, serta kebijakan keringanan pajak kendaraan listrik.

Berdasarkan data terbaru, jumlah kendaraan listrik berbasis baterai di DKI Jakarta terus mengalami peningkatan signifikan, di mana pada tahun 2024 tercatat sekitar 8.400-unit kendaraan listrik telah beroperasi di wilayah ini, menjadikan Jakarta sebagai kota dengan penetrasi kendaraan listrik tertinggi di Indonesia

dengan persentase sekitar 24,4% dari total nasional. Distribusi kendaraan listrik di Jakarta pun cukup merata di lima wilayah administratif, dengan estimasi jumlah kendaraan listrik terbanyak berada di Jakarta Pusat sebanyak 2.100 unit (25%), diikuti oleh Jakarta Selatan sebanyak 1.890 unit (22,5%), Jakarta Utara 1.680 unit (20%), Jakarta Barat 1.470 unit (17,5%), dan Jakarta Timur 1.262 unit (15%). Pola distribusi ini sejalan dengan ketersediaan infrastruktur pengisian daya (SPKLU) yang lebih banyak tersebar di pusat-pusat aktivitas dan kawasan bisnis, sehingga semakin mendorong pertumbuhan dan adopsi kendaraan listrik di seluruh wilayah Jakarta.

Tabel 4.1 Sampel Penelitian

Strata	Jumlah Populasi	Persentase	Jumlah Sampel
Mobil Listrik	5.890	70,1%	70
Motor Listrik	2.512	29,9%	30
Total	8.402	100%	100

Sampel diambil menggunakan Stratified Random Sampling dengan alokasi proporsional berdasarkan dua strata:

Jenis kendaraan listrik (mobil dan motor)

Lokasi administrasi (5 wilayah kota Jakarta, meliputi; Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Barat, Jakarta Selatan).

Dengan tingkat kesalahan (margin of error) 10%, jumlah sampel dihitung menggunakan rumus Slovin:

$$n = \frac{N}{1 + N(e^2)} = \frac{8.402}{1 + 8.402(0.10^2)} = 98,6 = 100 \text{ unit EV}$$

Responden dari penelitian ini memiliki kriteria sebagai berikut:

1. Memiliki atau berencana untuk memiliki kendaraan berbasis listrik.

2. Berdomisili Jakarta.
3. Sudah memiliki SIM.

4.1.1 Uji Validitas

Dalam membentuk kuesioner dengan kualitas yang baik, uji validitas perlu dilakukan sebagai tahap awal guna memeriksa tingkat efektifitas instrumennya atau untuk mengukur apakah pertanyaan dalam kuesioner yang sudah dibuat betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur. Validitas dapat diukur dengan membandingkan nilai r hitung dengan r tabel untuk degree of freedom (df)= $n-2$, dalam hal ini n adalah jumlah sample.

Tabel 4.2 Hasil Uji Validitas

X1

Variabel Pertanyaan	Validitas	Sig
X1.1	0.834	0.001
X1.2	0.850	0.001
X1.3	0.808	0.001
X1.4	0.778	0.001
X1.5	0.825	0.001

X2

Variabel Pertanyaan	Validitas	Sig
X2.1	0.762	0.001
X2.2	0.741	0.001
X2.3	0.729	0.001
X2.4	0.667	0.001
X2.5	0.752	0.001

X3

Variabel Pertanyaan	Validitas	Sig
X3.1	0.806	0.001
X3.2	0.624	0.001
X3.3	0.824	0.001
X3.4	0.893	0.001
X3.5	0.866	0.001

Y

Variabel Pertanyaan	Validitas	Sig
Y1	0.830	0.001
Y2	0.908	0.001
Y3	0.896	0.001
Y4	0.878	0.001
Y5	0.852	0.001

Dari tabel 4.1 menunjukkan bahwa semua item pertanyaan untuk variabel X1, X2, X3 dan Y memiliki nilai validitas yang tinggi, dengan nilai Sig yang lebih kecil dari 0,05 yang berarti seluruh item valid dan dapat digunakan dalam pengukuran. Ukuran variabel X1, nilai validitas berkisar antara 0,778 hingga 0,850, untuk X2 antara 0,667 hingga 0,762, untuk X3 antara 0,624 hingga 0,893, dan untuk Y antara 0,830 hingga 0,908. Hal ini menunjukkan bahwa semua item pertanyaan untuk variabel-variabel tersebut memenuhi kriteria validitas.

4.1.2 Uji Reabilitas

Reliabilitas merupakan alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2021).

Tabel 4.3 Hasil Uji Reabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha
X1	0.877
X2	0.780
X3	0.866
Y	0.921

Pada tabel 4.2 terlihat bahwa hasil uji reabilitas menunjukkan bahwa semua variabel memiliki nilai Cronbach's Alpha yang lebih besar dari 0.7, yaitu $X1 = 0.877$, $X2 = 0.780$, $X3 = 0.866$, dan $Y = 0.921$, yang berarti seluruh variabel tersebut sangat reliabel dan dapat diandalkan. Secara keseluruhan, instrument yang digunakan dalam penelitian ini dapat dianggap valid dan reliabel, sehingga dapat digunakan untuk pengukuran lebih lanjut.

4.1.3 Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengidentifikasi normal atau tidaknya data penelitian. Dengan demikian, informasi dianggap normal jika memiliki signifikansi statistik melebihi 0.05, sebaliknya jika himpunan informasi memiliki nilai signifikansi statistik kurang dari 0,05 maka informasi tersebut dikatakan menyimpang dari distribusi normal. Penelitian ini menggunakan pengujian *Kolmogorov-Smirnov*.

Tabel 4.4 Hasil Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov*

		Unstandardized Residual
N		100
<i>Normal Parameters^{a,b}</i>	Mean	0.0000000
	Std. Deviation	2.87882465
Most Extreme Differences	Absolute	0.057
	Positive	0.052
	Negative	-0.057
Test Statistic		0.057
Asymp Sig. (2-tailed)		0.200 ^d

Sumber: Output IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025

Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa, diperoleh jumlah sampel (N) sebesar 100, dengan rata-rata (*mean*) residual sebesar 0.0000000 dengan standar deviasi sebesar 2.87882465. Hasil tersebut mengindikasikan residual memiliki distribusi yang simetris terhadap nilai nol, yang merupakan karakteristik residual yang normal. Nilai perbedaan ekstrem (*Most Extreme Diggerences*) antara distribusi daya dan distribusi normal adalah 0.057 secara absolut, dengan nilai perbedaaan positif maksimul adalah 0.052 dan negated tertinggi -0.057. Nilai statistik uji (*Test Statistic*) sebesar 0.057 disertai dengan nilai signifikansi (Asymp. Sig. 2-tailed) 0.200 melebihi tingkat signifikansi 0.05, maka ditarik Kesimpulan bahawa data dalam penelitian ini berdistrisi normal dan independent sehingga data dapat dugunakan.

4.1.4 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas merupakan alat uji untuk mendeteksi adanya pengaruh antar variabel independen. Dengan demikian, multikolinearitas dapat dilihat apabila nilai *torenance* $\leq 0,10$ atau sama dengan melihat nilai VIF ≥ 10 . Berikut dibawah ini hasil uji multikoliearitas yang diperoleh:

Tabel 4.5 Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Colinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	X1	0.998	1.002
	X2	0.815	1.227
	X2	0.814	1.229

Sumber: Output IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025

Hasil uji multikolinearitas berdasarkan tabel 4.5 diketahui nilai *tolerance* dari variabel X1 sebesar 0,998 dimana nilai tersebut $\geq 0,10$ dan memiliki nilai VIF 1,002 artinya ≤ 10 sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel X1 tidak mengalami multikolinearitas. Sedangkan hasil uji multikolinearitas pada variabel X2 memiliki nilai *tolerance* sebesar 0,815 dimana nilai tersebut $\geq 0,10$ dan memiliki nilai VIF 1,227 dimana nilai tersebut ≤ 10 sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel X2 tidak mengalami multikolinearitas. Selanjutnya untuk hasil uji multikolinearitas pada variabel X3 memiliki nilai *tolerance* sebesar 0,814 nilai tersebut $\geq 0,10$ dan memiliki nilai VIF sebesar 1,229 dimana nilai tersebut ≤ 10 sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel X3 tidak mengalami multikolinearitas. Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa ke tiga variabel pada penelitian ini tidak memiliki nilai VIF lebih dari 10 yang berarti tidak ada multikolinearitas antar variabel independen dengan model regresi atau tidak terjadi korelasi antara variabel X1, X2 dan X3.

4.1.5 Uji Heteroskedastisitas

Model regresi yang baik adalah model yang tidak mengalami heteroskedastisitas atau yang biasa disebut sebagai homoskedastisitas. Pada penelitian kali ini pada uji heteroskedastisitas menggunakan metode *Glejser*, pada metode ini diketahui jika nilai signifikan > 0.05 maka dapat disimpulkan tidak terjadi gejala heteroskedastisitas pada data, namun jika nilai signifikan < 0.05 maka dapat disimpulkan terjadi heteroskedastisitas. Berikut dibawah ini merupakan hasil dari uji heteroskedastisitas:

Tabel 4.6 Hasil Uji Heterokedastisitas

Model		Unstandardized B	Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	0.507	1.780		0.285	0.776
	X1	0.063	0.052	0.124	1.210	0.229
	X2	-0.006	0.063	-0.010	-0.095	0.925
	X3	0.039	0.004	0.094	0.894	0.373

Sumber: Output IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025

Hasil uji heterokedastisitas pada tabel 4.6 menunjukkan nilai Sig. yang lebih besar dari 0.05 untuk semua variabel independen (TotalX1, TotalX2, dan TotalX3). Nilai Sig. untuk TotalX1 adalah 0.229, untuk TotalX2 adalah 0.925, dan untuk TotalX3 adalah 0.373. Karena semua nilai Sig. lebih besar dari 0.05, kita gagal menolak hipotesis nol dan dapat menyimpulkan bahwa tidak ada heteroskedastisitas yang signifikan dalam model ini. Artinya, varians residual tidak bergantung pada nilai prediksi atau nilai variabel independen, yang menunjukkan bahwa model ini memenuhi asumsi homoskedastisitas.

4.2 Uji Hipotesis

Uji hipotesis berdasarkan analisis data merupakan langkah terakhir dalam suatu proses pengujian. Berdasarkan hal tersebut, dalam penelitian ini menggunakan metode regresi berganda melalui suatu proses pengujian. Dengan demikian, penelitian ini melakukan proses uji hipotesis yaitu dengan uji koefisien determinasi (R^2), uji statistik (F -Test), dan uji parsial (T -test).

4.2.1 Hasil Analisis Regresi Berganda

Penelitian ini menerapkan metode analisis regresi guna menganalisis pengaruh Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan Listrik (X1), Insentif parkir khusus dan bebas ganjil-genap untuk kendaraan (X2) dan Keringanan pajak (termasuk PKB) untuk kendaraan Listrik (X3) terhadap Keputusan pembelian kendaraan Listrik (Y). Program aplikasi yang digunakan pada saat pengujian regresi linear berganda adalah IBM SPSS 27. Berikut hasil dari model regresi ganda:

Tabel 4.7 Hasil Analisis Regresi Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized B	Coefficient Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	6.580	1.599		4.115	0.000
	X1	0.097	0.105	0.091	0.926	0.357
	X2	0.319	0.110	0.313	2.893	0.005
	X3	-0.038	0.073	-0.057	-0.525	0.601
a. Dependent Variable: Y						

Sumber: Output IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025.

Hasil uji analisis regresi berganda berdasarkan tabel 4.7 dapat disimpulkan sebagai berikut: $Y = 6.580 + 0.097X_1 + 0.319X_2 - 0.038X_3 + e$.

Berdasarkan hasil uji regresi linier berganda diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Nilai koefisien variabel X1 adalah 0.097 hal ini artinya Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan Listrik (X1) berpengaruh positif terhadap Keputusan pembelian kendaraan Listrik (Y).

2. Nilai koefisien variabel X2 adalah 0.319, hal ini artinya Insentif parkir khusus dan bebas ganjil-genap untuk kendaraan (X2) berpengaruh positif terhadap keputusan pembelian kendaraan Listrik (Y).
3. Nilai koefisien variabel X3 adalah -0.038, hal ini artinya keringanan pajak (termasuk PKB) untuk kendaraan Listrik (X3) berpengaruh negatif terhadap keputusan pembelian kendaraan Listrik (Y).

4.2.2 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Tes koefisien determinasi (Uji R^2) dalam studi ini menunjukkan fungsi guna mengukur tingkat pengaruh dan kaitan antara variabel bebas dan variable terikat. yakni adalah nilai R^2 yang diperoleh dari uji koefisien determinasi yang didapatkan:

Tabel 4.8 Perolehan Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.306 ^a	0.094	0.065	2.52914
a. Predictors: (Constant) X1, X2, X3				
b. Dependent Variabel : Y				

Sumber : Output IBM SPSS 27, data diolah 2025.

Tabel 4.7, menunjukkan nilai R^2 yang didapat sebesar R^2 0,094 (9,4%). Nilai tersebut dapat mengindikasikan bahwa variabel dependen keputusan pembelian kendaraan listrik dapat dijelaskan oleh ketiga variabel independent yaitu Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan Listrik, Insentif parkir khusus dan bebas ganjil-genap untuk kendaraan dan Keringanan pajak (termasuk PKB) untuk kendaraan Listrik. Sementara itu, nilai *Adjusted R Square* sebesar **0,065**

menunjukkan bahwa setelah disesuaikan dengan jumlah prediktor dalam model, hanya **6,5%** dari total variasi yang dapat dijelaskan secara akurat.

4.2.3 Hasil Uji F

Uji statistik (F-Test) bertujuan mengetahui hubungan linear antar variabel dependen dengan variabel independen. Berdasarkan hal tersebut, variabel independen dikatakan signifikan apabila nilai $F < 0,05$. Namun, apabila nilai F tidak mencapai tingkat signifikan terhadap variabel independen yang berdampak berpengaruh nyata pada variabel dependen. Selanjutnya dibawah ini merupakan perolehan dari uji statistik (F-Test) yang diperoleh:

Tabel 4.9 Perolehan Uji Statistik (F-Test)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
1	Regression	62.967	3	20.989	3.281	0.024 ^b
	Residual	607.673	95	6.397		
	Total	670.641	98			
a. Dependen Variabel: Y						
b. Predictors: (Constant), X1, X2, X3						

Sumber : Output IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025

Perolehan uji statistik uji F menghasilkan nilai F sebesar 3.281, berdasarkan nilai signifikan pada tabel 4.8 adalah 0,024 yang artinya $< 0,005$. Ini membuktikan bahwa model regresi linear berganda secara simultan signifikan, sehingga model ini layak untuk memprediksi keputusan pembelian kendaraan listrik dan memberikan indikasi bahwa salah satu variabel atau semua variabel independent akan signifikan terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.

4.2.4 Hasil Uji T

Uji parsial (T-Test) dalam penelitian ini berfungsi untuk menganalisis uji hipotesis. Berdasarkan hal tersebut, uji T digunakan guna menguji pengaruh variabel bebas apakah berpengaruh pada variabel dependen. Berikut dibawah ini lampiran hasil tes tes parsial (T-Test) yang telah dilaksanakan:

Tabel 4.10 Perolehan Uji Parsial (T-test)

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized B	Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig
1	(Constanta)	6.580	1.599		4.115	0.000
	X1	0.097	0.105	0.091	0.926	0.357
	X2	0.319	0.110	0.313	2.893	0.005
	X3	-0.038	0.073	-0.057	-0.525	0.601

Sumber : Outpu IBM SPSS 27, data diolah tahun 2025

Temuan dari T-test parsial dalam tabel 4.9 dapat disimpulkan apabila nilai signifikan $< 0,05$ artinya memengaruhi variabel terikat. Demikian sebaliknya, jika tingkat signifikansi melebihi 0,05 menandakan tidak adanya pengaruh variabel bebas. Berikut kesimpulan dari hasil dari uji parsial (T-test) adalah seperti berikut:

1. Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan listrik (X1) : Dapat diketahui berdasarkan pengujian diatas, nilai sig dari variabel XI sebesar $0,357 > 0,05$, dan nilai b 0.097. Maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan listrik tidak berpengaruh terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.
2. Insentif parkir khusus dan bebas ganjil-genap untuk kendaraan listrik (X2): Dapat diketahui hasil dari proses pengujian diatas, nilai sig dari variabel X2

sebesar $0,005 < 0,05$, dan nilai b 0,313. Maka dapat disimpulkan bahwa X_2 berpengaruh positif terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.

3. Keringanan pajak (termasuk PKB) untuk kendaraan listrik (X_3): Dapat diketahui hasil dari proses pengujian diatas, nilai sig berasal dari rasio utang sebesar $0,601 > 0,005$, dan nilai b -0.057 . Maka dapat disimpulkan bahwa X_3 tidak berpengaruh terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik.

4.3 Interpretasi Hasil

Bagian ini menjelaskan terkait hasil analisis sesuai dengan teknik yang diaplikasikan dalam studi ini. Oleh karena itu, interpretasi hasil berisi terkait hasil analisis yang bermula dari dasar teori serta hasil penelitian terdahulu. Tujuannya adalah untuk memecahkan permasalahan dari pertanyaan penelitian yang telah disusun oleh penulis.

4.3.1 Infrastruktur pengisian daya untuk kendaraan listrik

Berdasarkan hasil uji regresi parsial, variabel Infrastruktur Pengisian Daya Listrik (X_1) memiliki koefisien sebesar 0,097 dengan nilai signifikansi 0,357. Hasil ini menunjukkan bahwa secara statistik, infrastruktur pengisian daya tidak berpengaruh signifikan terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik di Jakarta. Meskipun nilai koefisiennya positif, namun nilai signifikansi yang melebihi ambang batas 0,05 menunjukkan bahwa keberadaan SPKLU saat ini belum cukup meyakinkan konsumen untuk menjadikannya sebagai faktor utama dalam keputusan membeli EV.

Theory of Planned Behavior (TPB) yang digunakan sebagai landasan teori, infrastruktur pengisian daya termasuk dalam elemen perceived behavioral control, yaitu sejauh mana individu merasa bahwa suatu tindakan mudah atau sulit dilakukan. Menurut (Zulfikar et al., 2023), jika seseorang merasa memiliki kemudahan dalam melakukan suatu tindakan, maka niat untuk melakukannya akan meningkat. Oleh karena itu, secara teoritis, semakin mudah akses terhadap SPKLU, seharusnya semakin tinggi pula niat dan keputusan untuk membeli kendaraan listrik. Namun, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi kontrol terhadap infrastruktur belum cukup kuat untuk memengaruhi keputusan pembelian di Jakarta.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Cornelis & Romadoni, 2024) menunjukkan bahwa meskipun jumlah SPKLU di Jakarta mengalami peningkatan signifikan dalam lima tahun terakhir, persebarannya masih belum merata, terutama di wilayah permukiman padat penduduk atau daerah penyangga. Banyak pengguna kendaraan listrik yang lebih memilih mengisi daya di rumah atau kantor, sehingga keberadaan SPKLU publik belum menjadi kebutuhan utama yang menentukan keputusan pembelian. (Kuswardani, 2024) dalam penelitiannya tentang pendekatan budaya dan infrastruktur di Jakarta Pusat juga mengisyaratkan bahwa meskipun integrasi budaya dalam infrastruktur memiliki pengaruh positif, pengaruh tersebut tidak selalu dominan bila dibandingkan dengan faktor sosial dan ekonomi seperti promosi dan harga. Ini menunjukkan bahwa infrastruktur memang penting, tetapi belum tentu menjadi faktor paling krusial di setiap konteks wilayah atau populasi.

Beberapa penelitian internasional seperti studi oleh (Egnér & Trosvik, 2018) di Swedia dan (Lévay et al., 2017) di Hongaria menunjukkan bahwa pengaruh infrastruktur terhadap niat beli EV sangat tergantung pada persepsi kenyamanan dan kebiasaan konsumen. Di negara-negara dengan infrastruktur mapan sekalipun, konsumen baru akan merespons infrastruktur jika mereka menyadari keberadaannya dan merasa membutuhkannya. Artinya, persepsi masyarakat jauh lebih penting daripada sekadar jumlah fisik SPKLU yang dibangun.

Mayoritas penelitian terdahulu seperti (Liang Liang et al., 2024) dan (Hasudungan et al., 2024) menyatakan bahwa infrastruktur berpengaruh signifikan terhadap adopsi EV, penelitian ini justru membuka ruang diskusi baru bahwa dalam konteks Jakarta, di mana banyak pengguna masih menggantungkan pengisian daya di rumah dan belum terbiasa dengan SPKLU, pengaruh infrastruktur belum dirasakan secara nyata. Hal ini memperkuat argumen bahwa pengaruh suatu variabel tidak hanya ditentukan oleh keberadaannya secara fisik, tetapi juga oleh persepsi pengguna, kebiasaan lokal, dan tingkat literasi teknologi. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih holistik—tidak hanya membangun infrastruktur, tetapi juga membangun persepsi masyarakat terhadap pentingnya dan manfaat dari fasilitas tersebut.

4.3.2 Pengaruh Insentif Parkir Khusus dan Bebas Ganjil Genap

Hasil uji regresi parsial menunjukkan bahwa variabel Insentif Parkir Khusus dan Bebas Ganjil Genap (X_2) memiliki nilai koefisien sebesar 0,319 dengan tingkat signifikansi 0,005. Nilai signifikansi ini jauh lebih kecil dari 0,05, sehingga dapat

disimpulkan bahwa insentif parkir dan kebijakan bebas ganjil-genap memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik di Jakarta. Artinya, semakin besar atau semakin nyata insentif dan kemudahan lalu lintas yang diberikan pemerintah kepada pemilik kendaraan listrik, maka semakin besar pula keputusan pembelian kendaraan listrik oleh masyarakat. Temuan ini mendukung hipotesis kedua (H2) dalam penelitian ini.

Theory of Planned Behavior (TPB), insentif parkir dan bebas ganjil-genap berperan dalam membentuk attitude (sikap terhadap perilaku) dan subjective norm (norma subjektif). Sikap terbentuk ketika individu menyadari bahwa ada manfaat nyata dari membeli EV, seperti penghematan biaya parkir dan fleksibilitas berkendara tanpa dibatasi oleh aturan lalu lintas. Sementara itu, norma subjektif muncul ketika individu merasa bahwa keputusan menggunakan kendaraan listrik adalah tindakan yang didukung atau bahkan disarankan oleh lingkungan sosial, masyarakat, dan pemerintah. Lebih jauh, insentif semacam ini juga memperkuat perceived behavioral control, karena pengguna merasa memiliki kendali yang lebih besar atas mobilitas mereka di tengah keterbatasan akses kendaraan konvensional di Jakarta.

Temuan ini sejalan dengan penelitian terdahulu oleh Sukmayanti & Satory (2025), yang menyatakan bahwa insentif parkir gratis dan kebijakan bebas ganjil-genap terbukti memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan penjualan kendaraan listrik. Mereka menemukan bahwa penghematan biaya parkir sebesar Rp500.000 hingga Rp1.000.000 per bulan menjadi insentif ekonomi yang langsung dirasakan konsumen, sehingga meningkatkan minat beli secara nyata. Hasil

penelitian ini juga diperkuat oleh data dari Bapenda DKI Jakarta, di mana wilayah yang menerapkan insentif parkir mengalami peningkatan pendaftaran kendaraan listrik hingga 28% dalam kurun waktu enam bulan, jauh di atas wilayah tanpa insentif yang hanya tumbuh 9%. Fakta ini menunjukkan bahwa kebijakan insentif fungsional dan operasional lebih berdampak langsung terhadap pengambilan keputusan konsumen dibandingkan kebijakan yang bersifat jangka panjang seperti pembangunan infrastruktur.

Kebijakan bebas ganjil-genap yang diberikan kepada kendaraan listrik berdasarkan Pergub DKI Jakarta No. 88 Tahun 2019 memberikan keuntungan mobilitas yang sangat nyata, terutama bagi masyarakat urban yang sehari-hari terdampak pembatasan lalu lintas. Bagi konsumen, kebebasan berkendara di 25 ruas jalan strategis tanpa batasan waktu atau pelat nomor menjadi daya tarik utama yang sulit ditandingi oleh kendaraan konvensional. Kebijakan ini juga didukung sistem identifikasi pelat nomor khusus dan integrasi data Samsat, sehingga pelaksanaannya efisien dan memberikan kejelasan bagi masyarakat. Kemudahan seperti ini memperkuat *perceived control* sekaligus sikap positif terhadap kendaraan listrik—dua elemen penting dalam TPB yang secara teoritis mendorong intensi dan keputusan perilaku.

Hasil signifikan ini juga menjadi bukti bahwa insentif langsung dan terukur secara ekonomi lebih cepat membentuk perilaku konsumen dibandingkan pendekatan struktural seperti infrastruktur atau edukasi semata. Konsumen cenderung lebih responsif terhadap kebijakan yang menyentuh aspek praktis dalam kehidupan sehari-hari, terutama dalam konteks kota besar seperti Jakarta yang padat

dan kompleks secara mobilitas. Dalam konteks ini, pemerintah daerah telah mengambil langkah yang tepat dengan memberikan insentif berbasis kebutuhan nyata pengguna, seperti fleksibilitas berkendara dan efisiensi biaya harian.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa insentif parkir khusus dan pembebasan aturan ganjil-genap merupakan kebijakan yang efektif dalam mendorong keputusan pembelian kendaraan listrik. Tidak hanya relevan secara teoritis dalam kerangka TPB, tetapi juga terbukti secara empiris dalam konteks perkotaan. Pemerintah diharapkan dapat mempertahankan dan memperluas cakupan insentif ini sebagai strategi utama dalam meningkatkan adopsi kendaraan listrik, sambil tetap mempertimbangkan kesinambungan fiskal dan infrastruktur pendukung lainnya.

4.3.3 Pengaruh Keringanan Pajak

Berdasarkan hasil uji regresi parsial, variabel Keringanan Pajak (X_3) memiliki koefisien regresi sebesar $-0,057$ dengan nilai signifikansi $0,601$. Karena nilai signifikansi ini lebih besar dari $0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa keringanan pajak tidak berpengaruh signifikan terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik di Jakarta, bahkan arah hubungan yang terbentuk cenderung negatif. Temuan ini menunjukkan bahwa hipotesis ketiga (H_3) dalam penelitian ini, yang menyatakan bahwa keringanan pajak berpengaruh positif terhadap keputusan pembelian kendaraan listrik, tidak dapat diterima.

Dalam kerangka *Theory of Planned Behavior* (TPB), insentif fiskal seperti keringanan pajak seharusnya mempengaruhi attitude toward behavior dan

perceived behavioral control. Artinya, jika masyarakat merasa bahwa membeli kendaraan listrik dapat mengurangi beban pajak kendaraan bermotor (PKB) atau bea balik nama (BBNKB), maka mereka akan memiliki sikap positif terhadap perilaku pembelian tersebut. Namun, hasil penelitian ini justru menunjukkan bahwa persepsi terhadap manfaat pajak belum cukup kuat untuk membentuk sikap atau kontrol perilaku yang memengaruhi keputusan pembelian.

Penelitian ini berbeda dari sejumlah penelitian terdahulu yang justru menunjukkan bahwa keringanan pajak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap adopsi kendaraan listrik. Sebagai contoh, (Sukmayanti & Satory, 2025) menemukan bahwa insentif pajak dan kebijakan bebas ganjil-genap secara signifikan meningkatkan penjualan kendaraan listrik. Penelitian (Hasudungan et al., 2024) juga menyebutkan bahwa subsidi, pengurangan PPN, dan keringanan pajak berperan penting dalam mendorong adopsi kendaraan listrik. Dalam konteks global, berbagai studi juga menyatakan bahwa pajak yang rendah seringkali menjadi motivator utama konsumen dalam memilih kendaraan listrik, terutama di negara berkembang.

Perbedaan hasil dalam penelitian ini dapat dijelaskan melalui beberapa kemungkinan. Pertama, kesadaran masyarakat Jakarta terhadap insentif fiskal kendaraan listrik masih rendah. Banyak calon pembeli belum mengetahui bahwa kendaraan listrik dibebaskan dari BBNKB dan mendapatkan pengurangan PKB hingga 90%. Akibatnya, meskipun insentif itu tersedia, tidak berkontribusi terhadap niat atau keputusan pembelian, karena informasi belum sampai pada konsumen. Kedua, nominal keringanan pajak yang diberikan mungkin masih dianggap kecil

jika dibandingkan dengan harga kendaraan listrik yang masih cukup tinggi. Insentif fiskal tahunan seperti PKB, yang hanya mengurangi biaya beberapa ratus ribu hingga satu juta rupiah per tahun, mungkin belum cukup menarik bagi konsumen dibandingkan insentif harian seperti bebas ganjil-genap atau parkir gratis. Persepsi birokrasi dan ketidakjelasan implementasi, masyarakat yang pernah mengalami kendala dalam klaim pajak atau merasa bahwa prosesnya rumit, bisa saja mengembangkan persepsi negatif terhadap kebijakan tersebut, yang pada akhirnya memengaruhi keputusan mereka. Dalam hal ini, insentif yang dimaksudkan untuk mempermudah justru menimbulkan ketidakpastian atau kebingungan di lapangan.

Temuan ini mengindikasikan bahwa dalam konteks Jakarta, insentif fiskal belum cukup untuk membentuk *perceived behavioral control* yang kuat, apalagi jika disandingkan dengan insentif lain yang lebih praktis dan langsung dirasakan seperti bebas ganjil-genap atau fasilitas parkir khusus. Konsumen cenderung memprioritaskan manfaat yang terlihat dan digunakan setiap hari, daripada manfaat fiskal yang baru terasa setahun sekali.

Dengan demikian, meskipun penelitian terdahulu seperti (Sukmayanti & Satory., 2025) dan (Hasudungan et al., 2024) menekankan pentingnya keringanan pajak dalam mendorong adopsi EV, hasil penelitian ini justru menampilkan perspektif berbeda, yang menekankan pentingnya persepsi, penyebaran informasi, dan efektivitas kebijakan di lapangan. Oleh karena itu, pemerintah dan pemangku kebijakan perlu tidak hanya membuat kebijakan insentif fiskal, tetapi juga memastikan bahwa kebijakan tersebut tersampaikan dengan jelas, mudah diproses, dan benar-benar dirasakan manfaatnya oleh konsumen.