

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi salah satu sumber yang digunakan penulis dalam menyusun karya tulis ini. Penelitian terdahulu yang menjadi acuan penulis dapat dilihat pada Tabel II.1

Tabel II.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu

No	Judul, Jenis Dokumen, Penulis, (Tahun)	Fokus Studi	Perbedaan dengan Penelitian ini
1	The effectiveness of financial purchase incentives for battery electric vehicles – A review of the evidence, Jurnal, Hardman et al., (2017)	Meninjau literatur secara sistematis dengan tujuan memahami efektivitas insentif pembelian dalam meningkatkan penjualan mobil listrik.	Penelitian ini membandingkan mekanisme pemberian insentif atas kendaraan listrik antara Indonesia, Norwegia dan Thailand serta efektivitasnya dalam meningkatkan penjualan mobil listrik.
2	Indonesia's Incentive Policies on Electric Vehicles : The Questionable Effort from the Government, Jurnal,	Memecahkan masalah dalam pengembangan kendaraan listrik di Indonesia dan berfokus kepada kebijakan	Dalam penelitian tersebut belum terbit peraturan-peraturan teknis terkait pemberian insentif dalam pengembangan kendaraan

	Yuniza et al., (2021)	insentif dengan teori terkait dibandingkan dengan negara-negara lain.	listrik di Indonesia.
3.	Effect of policy incentives on the uptake of electric vehicles in China, Jurnal, Li et al., (2019)	Efek kebijakan pada proses pengambilan keputusan konsumen untuk membeli mobil listrik dan bukan tujuan pembelian yang telah banyak dianalisis dalam penelitian sebelumnya.	Penelitian ini membandingkan mekanisme pemberian insentif atas kendaraan listrik antara Indonesia, Norwegia dan Thailand dan dampak dari keputusan kebijakan bagi pasar mobil listrik.

Sumber: Diolah oleh penulis

Penelitian pertama yang penulis jadikan referensi adalah jurnal dengan judul *The effectiveness of financial purchase incentives for battery electric vehicles – A review of the evidence* oleh (Hardman et al., 2017) yang meninjau literatur secara sistematis dengan tujuan memahami efektivitas insentif pembelian dalam meningkatkan penjualan mobil listrik. Kemudian penelitian kedua sebagai referensi penulis adalah jurnal berjudul *Indonesia's Incentive Policies on Electric Vehicles : The Questionable Effort from the Government* oleh (Yuniza et al., 2021) yang membahas pemecahan masalah dalam pengembangan kendaraan listrik di Indonesia dan fokus dalam kebijakan insentif dengan teori terkait dibandingkan dengan negara-negara lain. Penelitian ketiga yang menjadi referensi penulis adalah jurnal berjudul *Effect of policy incentives on the uptake of electric vehicles in China* oleh (Li et al., 2019) yang membahas efek kebijakan pada proses pengambilan keputusan konsumen untuk membeli mobil listrik.

2.2 Mobil Listrik

Pengertian kendaraan listrik menurut (Snyder & Khouri, 2017) adalah :

“a road vehicle that draws propulsion energy only from an on-board source of electrical energy.”

Dari pengertian tersebut, Snyder & Khouri berpendapat bahwa kendaraan listrik adalah transportasi darat dengan penggerak dari tenaga listrik. Sementara itu menurut (EU Directives, 2014), pengertian kendaraan listrik adalah:

“a motor vehicle equipped with a powertrain containing at least one non-peripheral electric machine as energy converter with an electric rechargeable energy storage system, which can be recharged externally.”

Menurut Pedoman Uni Eropa, kendaraan listrik adalah sebuah kendaraan bermesin yang dilengkapi paling sedikit satu mesin penggerak elektrik untuk mengkonversi energi dari sistem penyimpanan energi listrik yang dapat diisi ulang secara eksternal. Mobil sendiri menurut (KBBI, 2016) adalah kendaraan darat yang digerakkan oleh tenaga mesin, beroda empat atau lebih (selalu genap), biasanya menggunakan bahan bakar minyak untuk menghidupkan mesinnya. Maka berdasarkan beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa mobil listrik adalah kendaraan darat yang digerakkan oleh mesin penggerak listrik dan memiliki sistem penyimpanan listrik yang dapat diisi ulang secara eksternal. Jenis mobil listrik sendiri menurut (Int, 2022) terdiri atas :

1. *Battery Electric Vehicle* (BEV)

Disebut juga *fully electric vehicle*, *pure electric vehicle*, atau *all-electric vehicle*, mobil ini bergerak dengan hanya menggunakan daya listrik pada baterai *lithium-ion* yang bisa diisi ulang.

2. *Hybrid Electric Vehicle* (HEV)

Kendaraan listrik jenis ini bergerak mengandalkan dua sistem yang bekerja secara bergantian, yakni ICE dan motor listrik. Namun berbeda dengan *Battery Electric Vehicle*, kendaraan ini tidak memiliki slot pengisian daya listrik.

3. *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PHEV)

Sama seperti kendaraan listrik tipe *Hybrid Electric Vehicle*, kendaraan jenis ini digerakkan dua sistem penggerak. Perbedaan signifikan terletak pada ketersediaan slot pengisian sehingga baterai pada kendaraan dapat diisi ulang secara eksternal. Selain itu, kendaraan PHEV dapat dijalankan dalam dua mode, yakni menggunakan ICE dan motor listrik bersamaan atau menggunakan motor listrik sepenuhnya.

4. *Fuel cell Electric Vehicle* (FCEV)

Berbeda dengan jenis yang lain, mobil ini mendapatkan daya listrik via hidrogen yang diubah sehingga memicu reaksi elektrokimia yang menghasilkan daya listrik. Selain ramah lingkungan, produk buangan dari mobil listrik ini adalah air suling murni.

2.3 Insentif Pajak

(Trepelkov & Verdi, 2018) mendefinisikan insentif pajak sebagai :

“Those special provisions that allow for exclusions, credits, preferential tax rates or deferral of tax liability. Tax incentives can take many forms: tax holidays for a limited duration, current deductibility for certain types of expenditures or reduced import tariffs or customs duties. At another level, it can be difficult to distinguish between provisions considered part of the general tax structure and those that provide special treatment ”

Menurut Trepelkov & Verdi dalam definisinya tentang insentif pajak merupakan ketentuan khusus yang memungkinkan pengecualian, kredit, tarif

pajak istimewa atau penangguhan kewajiban pajak. Lebih lanjut insentif pajak dapat mengambil banyak bentuk: *tax holiday* dalam jangka waktu tertentu, jenis pengeluaran tertentu yang dapat dibebankan atau pengurangan tarif impor atau bea masuk. Pada tingkatan lain, mungkin sulit untuk membedakan antara ketentuan yang dianggap sebagai bagian dari struktur pajak umum dan yang memberikan perlakuan khusus.

Sementara itu definisi insentif pajak menurut United Nations Conference on Trade and Development (2000) adalah :

“Any incentives that reduce the tax burden of enterprises in order to induce them to invest in particular projects or sector. They are exceptions to the general tax regime. Tax incentives would include, for example, reduced tax rates on profits, tax holidays, accounting rules that allow accelerated depreciation and loss carry forwards for tax purposes, and reduced tariffs on imported equipment, components, and raw materials, or increased tariffs to protect the domestic market for import substituting investment projects.”

Definisi menurut United Nations Conference on Trade and Development mengenai insentif lebih menekankan dari sisi investor yakni insentif apa pun yang mengurangi beban pajak perusahaan untuk mendorong mereka berinvestasi dalam proyek atau sektor tertentu dan merupakan pengecualian dari tarif pajak yang berlaku umum dimana insentif pajak mencakup pengurangan tarif atas keuntungan, *tax holiday*, aturan akuntansi yang memungkinkan penyusutan dan kerugian yang dipercepat untuk tujuan pajak, dan pengurangan tarif pada peralatan, komponen, dan bahan baku impor, atau peningkatan tarif untuk melindungi pasar domestik untuk proyek investasi substitusi barang impor. Dari kedua definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa insentif pajak adalah ketentuan

khusus berupa pengurangan tarif yang berbeda dari tarif pajak yang berlaku umum dan dapat diberikan dalam berbagai bentuk.

2.3.1 Pemberian insentif bagi mobil listrik

Insentif yang diberikan bagi kendaraan dapat berbentuk fiskal maupun non-fiskal. Untuk insentif fiskal yang diberikan bagi mobil listrik di muka dilakukan melalui insentif pembelian. Menurut Hardman et al., (2017), insentif pembelian dapat dikelompokkan menjadi empat jenis. Semua insentif memiliki tujuan yang sama yakni pengurangan harga yang dibayar konsumen untuk mobil listrik. Insentif diberikan dalam beberapa cara, beberapa pada saat pembelian dan yang lain diberikan setelahnya. Empat jenis insentif tersebut adalah:

1. *Point of Sale Grant Incentives*

Point of sale grant mengurangi harga pembelian mobil listrik ketika konsumen membeli kendaraan. Pengurangan ini diberikan dalam bentuk diskon pembelian oleh pemerintah atau hibah. Jenis insentif ini diterapkan pada saat pembelian.

2. Pembebasan PPN dan Pajak Pembelian

Pembebasan PPN dan Pajak Pembelian memungkinkan pembeli mobil listrik untuk membayar PPN yang lebih rendah atau nol atau tidak membayar pajak pembelian yang diterapkan untuk beberapa kendaraan. Jenis insentif ini diterapkan pada saat pembelian. Insentif ini mengurangi harga pembelian mobil listrik pada saat pembelian dibandingkan dengan mobil ICE sejenis. Beberapa skema menggunakan pendapatan tambahan yang dihasilkan dari kendaraan ICE dengan emisi gas buang yang tinggi untuk mengurangi harga

pembelian mobil listrik dengan memberikan potongan harga tambahan. Skema yang menggunakan kombinasi PPN tinggi atau pajak pembelian untuk mobil ICE dan memberikan rabat untuk mobil listrik dikenal sebagai *feebates*.

3. Rabat pasca pembelian

Rabat pasca pembelian diberikan dalam bentuk insentif keuangan yang diberikan kepada konsumen setelah membeli kendaraan. Insentif umumnya diberikan dalam bentuk cek, yang berarti konsumen menerima pembayaran setelah melakukan pembelian mobil listrik.

4. Kredit pajak penghasilan

Pengkreditan pajak penghasilan adalah insentif pembelian yang paling tidak umum. Insentif ini memungkinkan pembeli mobil listrik untuk mengkreditkan pajak penghasilan pada akhir tahun pajak. Jika pembeli tidak memiliki utang pajak, mereka hanya dapat mengklaim hingga tingkat kewajiban mereka, dan berarti tidak semua pembeli dapat mengkreditkan pajaknya.

Sementara itu untuk insentif pajak berulang bagi mobil listrik berdasarkan studi yang dilakukan oleh IESR pada tahun 2020 merupakan metode lain untuk meningkatkan penetrasi kendaraan listrik. Salah satu metode yang dipakai adalah penerapan pajak tahunan yang berdasarkan pada emisi CO₂. Selain itu, pengenaan pajak karbon pada bahan bakar minyak (BBM) dinilai berhasil mengurangi emisi dan meningkatkan penetrasi kendaraan listrik. Insentif non-fiskal yang dapat diberikan bagi mobil listrik menurut (Hardman, 2019) adalah :

1. Akses ke jalur HOV, jalur bus, atau jalur transit
2. Parkir khusus, potongan harga parkir atau parkir gratis
3. Pengembangan infrastruktur
4. Potongan biaya tol
5. Insentif izin mengemudi

Insentif non-fiskal ini diterima oleh pengguna mobil listrik setelah pembelian dan dapat berkelanjutan ataupun tidak berkelanjutan selama masa penggunaan mobil.

2.3.2 Dampak pemberian skema insentif bagi penjualan mobil listrik

Karena kemampuannya mereduksi emisi gas buang dan konsumsi energi, popularitas mobil listrik semakin meningkat. Pemerintah di berbagai negara dan pabrikan mobil yang terus membuat perjanjian demi meningkatkan penjualan serta biaya produksi yang semakin menurun menjadikan mobil listrik semakin kompetitif dengan mobil ICE. Bergantung kepada jenis konsumen mobil listrik, pemberian insentif bagi penjualan mobil listrik dapat mempengaruhi ataupun tidak mempengaruhi keputusan pembelian sama sekali. Li, W.; Long, R.; Chen, H.; Geng, J. (2017, dikutip dalam Li et al., 2019) misalkan, berpendapat bahwa kebijakan insentif yang dapat mengurangi biaya pembelian EV (misalnya, subsidi pembelian dan pembebasan pajak pembelian) memberi dampak lebih kuat dari yang lain. Namun dalam studi yang dilakukan oleh Hardman S, Tal G. (2016, dikutip dalam Hardman et al., 2017), mereka mewawancarai 33 pembeli Tesla. Dalam studi yang dilakukan mereka bertanya kepada pembeli apakah mereka akan membeli BEV mereka tanpa kredit pajak federal senilai US\$ 7.500 dan

potongan harga di California sebesar US\$ 2.500 yang berarti studi ini menilai pentingnya insentif sebesar US\$ 10.000. Ditemukan bahwa 70% pembeli Tesla masih akan membeli mobil mereka tanpa insentif. Hasil yang didapatkan menunjukkan dasar keterkaitan dengan penghasilan pembeli yang sangat tinggi, yang menganggap US\$ 10.000 bukan persentase besar dari harga pembelian dan bahwa tanpa insentif mereka masih mampu membeli mobil. Pembeli lebih tertarik pada teknologi, dampak lingkungan dan aspek performa dari mobil listrik. Sementara itu, dalam studi yang dilakukan Li et al., (2019) di China mengenai dampak berbagai kebijakan insentif pada mobil listrik berdasarkan data tahunan 43 kota dari 2011 hingga 2017, hasil yang didapatkan menunjukkan bahwa penghapusan pembatasan pembelian dan batasan mengemudi¹ adalah insentif yang signifikan untuk meningkatkan penjualan EV, dan signifikansinya bahkan lebih tinggi daripada insentif yang bertujuan untuk mengurangi harga mobil listrik.

2.4 Pajak Tidak Langsung

Atkinson (1977, dikutip dalam Martinez-Vazquez et al., 2011) mendefinisikan *direct tax* atau pajak langsung sebagai pajak yang pembebanannya disesuaikan dengan karakteristik atau keadaan individu wajib pajak. Sedangkan

¹Batasan mengemudi diberikan dalam bentuk pelarangan penggunaan kendaraan bermotor dengan plat nomor yang berakhir dengan nomor ganjil pada tanggal ganjil dan melarang penggunaan kendaraan bermotor dengan pelat yang diakhiri dengan nomor genap pada tanggal genap

pajak tidak langsung adalah pajak yang dikenakan atas transaksi yang terlepas dari keadaan pembeli atau penjual. Dengan demikian, pajak penghasilan dapat diklasifikasikan sebagai pajak langsung dan begitu pun dengan sebagian besar pajak atas aset dan kekayaan selama ada penyesuaian potensial untuk karakteristik pemilikinya. Sementara pajak properti atas bangunan komersial, pajak kendaraan bermotor, dan sejenisnya hampir tidak pernah bisa disesuaikan dengan karakteristik individu wajib pajak sehingga dianggap sebagai pajak tidak langsung. (Firdausa, 2021)

2.4.1 Pajak tidak langsung bagi mobil listrik di Indonesia

2.4.1.1 PPN

PPN adalah pajak yang dikenakan atas konsumsi dalam negeri oleh Wajib Pajak Orang Pribadi, Badan, dan Pemerintah. Dalam penerapannya, Badan atau Perorangan yang membayar pajak ini tidak diwajibkan untuk menyetorkan langsung ke kas negara, melainkan lewat pihak yang memotong/memungut PPN. Pajak Pertambahan Nilai bersifat objektif, tidak kumulatif, dan merupakan pajak tidak langsung. Tarif PPN yang saat ini berlaku di Indonesia adalah sebesar 11% (sebelas persen).

2.4.1.2 PPnBM

Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) adalah pajak yang dikenakan kepada wajib pajak atas penjualan suatu barang mewah. Barang yang termasuk dalam barang mewah tergolong dalam kategori berikut :

- A. Barang tersebut tidak termasuk bahan kebutuhan pokok.
- B. Barang tersebut hanya dikonsumsi oleh golongan masyarakat tertentu.

- C. Barang tersebut dikonsumsi untuk menunjukkan status kekayaan semata.
- D. Barang tersebut dikonsumsi oleh masyarakat dengan pendapatan tinggi.
- E. Berdasarkan pasal 8 Undang-Undang No. 42 tahun 2009, tarif yang dikenakan untuk PPnBM paling rendah sebesar 10% (sepuluh persen) dan paling tinggi 200%. Namun, apabila pengusaha melakukan ekspor Barang Kena Pajak yang tergolong mewah, maka akan dikenai pajak dengan tarif sebesar 0%.

2.4.2 Pajak tidak langsung bagi mobil listrik di Thailand

2.4.2.1 Pajak Pertambahan Nilai (PPN)

Pajak Pertambahan Nilai dengan tarif 7 persen (tarif sementara yang lebih rendah dari tarif standar 10 persen yang diberikan oleh keputusan kerajaan khusus dan tetap berlaku kecuali diperbarui pada 30 September setiap tahunnya) dikenakan atas impor barang ke Thailand yakni penjualan barang di Thailand, penyediaan layanan yang dilakukan dan digunakan di Thailand, dan penyediaan layanan yang dilakukan di luar Thailand dan digunakan di Thailand. PPN tidak dikenakan terhadap ekspor barang yakni membawa barang-barang domestik ke zona bebas bea, penyediaan layanan yang dilakukan di Thailand tetapi digunakan di luar Thailand, penyediaan layanan untuk pembuatan barang dalam zona bebas bea atau penyediaan layanan dalam zona bebas bea untuk pembuatan barang di Thailand untuk ekspor, dan lain sebagainya. Barang yang dikecualikan dari pengenaan pajak adalah pupuk, makanan ikan, pakan hewan, surat kabar, majalah atau buku teks, layanan pendidikan, layanan kesehatan, layanan transportasi

domestik, sewa semua properti tak bergerak, dan lain sebagainya. (KPMG Global, 2021)

2.4.2.2 Cukai

Diatur didalam The Excise Act, B.E. 2560, pajak cukai di Thailand dipungut dari beberapa barang dan jasa agar konsumen membayar pajak yang lebih tinggi untuk barang dan jasa yang memiliki efek negatif terhadap kesehatan atau moralitas penggunaannya, seperti barang mewah, barang-barang yang mendapatkan keistimewaan khusus dari pemerintah, barang-barang yang mengakibatkan pemerintah harus membangun fasilitas untuk mengakomodasi penggunaan barang; dan barang-barang yang berdampak bagi lingkungan.

2.4.2.3 Pajak Impor

Sesuai Custom Act B.E. 2560 (2017), untuk impor barang ke dalam atau ekspor barang keluar dari kerajaan, importir harus membayar bea. Tarif pajak impor yang ditetapkan untuk kendaraan listrik bervariasi. Mobil listrik yang diimpor dari China menikmati tarif pajak 0% di bawah perjanjian bilateral antara Thailand dan China. Beberapa mobil listrik yang diimpor dari Jepang dikenakan tarif pajak 20% berdasarkan Perjanjian Kemitraan Ekonomi Jepang-Thailand. Namun, sebagian besar EV yang diimpor dari Jepang dikenakan tarif 80% sebagai tarif tertinggi karena konten Jepang mereka melebihi tingkat yang diperlukan untuk memenuhi syarat untuk tarif yang lebih rendah. Mobil listrik dari Korea Selatan diberikan tarif 40% dan yang berasal dari Eropa dikenakan tarif 80%. (Chantanusornsiri, 2022)

2.4.3 Pajak tidak langsung bagi mobil listrik di Norwegia

2.4.3.1 PPN

PPN diperkenalkan di Norwegia pada tahun 1970 dan berlaku untuk penjualan domestik sebagian besar barang dan jasa. PPN dikenakan pada semua tahapan rantai pasokan, termasuk impor dan pembelian dari luar negeri terkait jasa yang mampu melakukan pengiriman dari lokasi terpencil, kecuali jika terdapat pembebasan pajak. Tarif standar PPN adalah 25% dan Undang-Undang PPN yang saat ini diterapkan di Norwegia berlaku mulai 1 Januari 2010. Untuk dasar pengenaan pajak adalah harga jual bersih barang dan jasa kena pajak tidak termasuk PPN. Semua biaya yang dikeluarkan untuk menyelesaikan penjualan, seperti pengemasan, barang, asuransi, bea cukai, dan lain-lain harus dimasukkan dalam basis pajak. (Leegaard & Høgtun, 2014)

2.4.3.2 *One-off registration tax*

Dilansir dari situs The Norwegian Tax Administration, *one-off registration tax* dihitung berdasarkan kelompok pajak kendaraan, berat bersih, emisi CO₂, emisi NO_x dan kapasitas silinder. Untuk beberapa kendaraan, tenaga mesin juga termasuk dalam perhitungan. Konsumen harus membayar *one-off registration tax* ketika kendaraan telah disetujui oleh *Norwegian Public Roads Administration*.

Terdapat dua pajak didalam penghitungan *one-off registration tax*. Pajak CO₂ adalah pajak lingkungan. *Norwegian Tax Administration* umumnya menggunakan emisi CO₂ kendaraan sebagai dasar ketika menghitung *one-off registration tax*. Pajak NO_x adalah pajak lingkungan atas emisi nitrogen oksida (NO_x). Emisi ini

berkontribusi terhadap penyakit pernapasan, pembentukan ozon di permukaan tanah dan presipitasi asam.

2.5 Percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan

Pemberian insentif bagi industri dalam rangka percepatan program kendaraan berbasis listrik (KBL) tertuang dalam Perpres No. 55/2019 tentang Percepatan Program Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan. Insentif yang ditawarkan berupa insentif bea masuk bagi impor KBL berbasis baterai dengan kondisi *completely knock down* (CKD) atau *incompletely knock down* (IKD) atau komponen utama untuk jumlah dan jangka waktu tertentu. Selain itu, insentif yang diberikan dapat juga berupa insentif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM); pembebasan atau pengurangan pajak pusat dan daerah; bea masuk importasi mesin, barang, dan bahan dalam rangka penanaman modal; penangguhan bea masuk dalam rangka ekspor; dan insentif bea masuk ditanggung pemerintah atas impor bahan baku dan bahan penolong untuk proses produksi.

Selanjutnya, juga terdapat insentif untuk pembuatan peralatan satuan pengisian kendaraan listrik umum (SPKLU), insentif pembiayaan ekspor, insentif fiskal untuk riset dan pengembangan, tarif parkir, keringanan biaya pengisian listrik di SPKLU, dukungan pembiayaan pembangunan SPKLU, sertifikasi kompetensi bagi SDM KBL berbasis baterai, dan sertifikasi produk serta standar teknis bagi perusahaan industri KBL berbasis baterai. Untuk insentif non-fiskal yang dapat diberikan di antaranya pengecualian dari pembatasan penggunaan jalan tertentu, pelimpahan hak produksi atas teknologi terkait KBL berbasis

listrik, dan pembinaan keamanan operasional sektor industri. Terakhir, terdapat insentif fiskal dan non-fiskal tambahan bagi industri KBL bermerek nasional.

Penerbitan Peraturan Gubernur (Pergub) Nomor 3 tahun 2020 tentang insentif pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB) atas Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai sebagai tindak lanjut khusus dari Perpres 55/2019 diharapkan mampu meningkatkan populasi mobil listrik di ibu kota. Karena dalam Bab II Pasal ayat 2, aturan tersebut menegaskan semua motor maupun mobil listrik murni di wilayah DKI Jakarta saat ini tidak akan dikenakan pajak BBN 12,5 persen. *Benefit* lain khusus bagi yang memiliki mobil listrik juga dipastikan akan terbebas dari kebijakan ganjil genap di Jakarta.

2.6 Kerangka Pikir

Untuk memandu penelitian ini penulis telah menyusun kerangka pemikiran yang diawali penggambaran fenomena sentral berupa penjualan mobil listrik di Asia Tenggara khususnya di Indonesia sebagai salah satu pasar otomotif terbesar jauh lebih rendah dibandingkan mobil ICE dan disusul dengan tujuan penelitian untuk mengetahui perbandingan kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia, kekuatan dan kelemahan setiap skema kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia, rekomendasi strategi alternatif bagi Indonesia untuk memberikan insentif dalam percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Tahap pengumpulan data telah dilakukan dengan studi literatur terkait pandangan teori dan aturan yang berlaku. Analisis pembahasan dilakukan dengan menggunakan teori efektivitas insentif pembelian (Hardman et al., 2017),

kebijakan insentif (Yuniza et al., 2021) dan keputusan pembelian mobil listrik (Li et al., 2019). Tahap akhir berupa penarikan kesimpulan yang merupakan intisari jawaban tujuan penelitian ini. Berikut adalah kerangka pemikiran dalam bentuk gambar :

Gambar II.1 Kerangka Pikir

