

ANALISIS PRINSIP LEGALITAS LON. L FULLER TERHADAP KEBIJAKAN TINGKAT KOMPONEN DALAM NEGERI PADA INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR LISTRIK BERBASIS BATERAI

Razanah Syadza¹

¹Universitas Sebelas Maret

razanahsyadza@student.uns.ac.id

ABSTRACT; *The transition towards electric vehicle adoption positions the Local Content Requirement (LCR) policy as a crucial instrument in Indonesia's strategy for developing the Battery Electric Vehicle (BEV) industry. This policy is not only aimed at reducing emissions and dependence on fossil fuels but also at strengthening the national industrial capacity by increasing the involvement of domestic components. This study aims to examine the design and implementation of the LCR policy in the BEV industry and assess its compliance with Lon L. Fuller's principles of the internal morality of law, as stipulated in Presidential Regulation No. 79 of 2023. The research method employed is normative legal research, utilizing statutory and conceptual approaches, which are analyzed descriptively and analytically. The results indicate that, normatively, the LCR policy for the BEV industry largely fulfills Fuller's principles of legality, including generality, publicity, non-retroactivity, clarity of norms, coherence, rationality of obligations, and regulatory stability. However, practical implementation still reveals challenges regarding the principle of congruence, particularly due to the application of the Completely Built Up (CBU) incentive scheme, which has the potential to create unequal treatment among industry actors and misalignment between the normative objective of strengthening domestic industry and the realities of policy implementation. Therefore, it is necessary to enhance oversight, conduct periodic policy evaluations, and refine the design of the LCR policy to align with the factual readiness of the BEV industry and support the sustainable development of Indonesia's electric vehicle sector.*

Keywords: *Local Content Requirement, Industrial Autonomy, Battery Electric Vehicles.*

ABSTRAK; Transisi menuju penggunaan kendaraan listrik menempatkan kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) sebagai instrumen penting dalam strategi pembangunan industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) di Indonesia. Kebijakan ini tidak hanya ditujukan

untuk mengurangi emisi dan ketergantungan energi fosil, tetapi juga untuk memperkuat kapasitas industri nasional melalui peningkatan keterlibatan komponen dalam negeri. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji perancangan serta implementasi kebijakan TKDN dalam industri KBLBB dan menilai kesesuaiannya dengan prinsip moralitas internal hukum menurut Lon L. Fuller sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konseptual, yang dianalisis secara deskriptif-analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif kebijakan TKDN KBLBB telah memenuhi sebagian besar prinsip legalitas Fuller, seperti generalitas, publisitas, non-retroaktif, kejelasan norma, koherensi, rasionalitas kewajiban, dan stabilitas regulasi. Namun, dalam praktik implementasi masih ditemukan persoalan pada prinsip congruence, terutama akibat penerapan skema insentif Completely Built Up (CBU) yang berpotensi menimbulkan ketimpangan perlakuan antar pelaku industri serta ketidaksesuaian antara tujuan normatif penguatan industri dalam negeri dan realitas pelaksanaan kebijakan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan pengawasan, evaluasi kebijakan secara berkala, serta penyempurnaan desain TKDN agar selaras dengan kesiapan faktual industri KBLBB dan mampu mendukung pengembangan industri kendaraan listrik nasional secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Tingkat Komponen Dalam Negeri, Kemandirian Industri, Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

PENDAHULUAN

Perubahan iklim global menempatkan sektor transportasi sebagai salah satu kontributor utama emisi gas rumah kaca, sehingga berbagai negara, termasuk Indonesia, mendorong transisi ke kendaraan listrik sebagai bagian dari strategi mitigasi lingkungan.¹ Transisi ini tidak hanya dilatarbelakangi oleh target pengurangan emisi, tetapi juga kebutuhan menurunkan ketergantungan pada energi fosil melalui inovasi teknologi dan penetrasi kendaraan rendah karbon. Sebagai respons terhadap komitmen pengurangan emisi, Indonesia pertama kali menerbitkan kebijakan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan.

¹ Ndhlovu, E., Mhlana, D., & Dru, B., 'Decarbonising urban transport: an overview of electric vehicles, public transport, and sustainable infrastructure in achieving net-zero emissions', hlm. 1.

Kebijakan tersebut diarahkan untuk mempercepat adopsi EV di pasar domestik melalui kombinasi insentif fiskal dan aturan, termasuk ketentuan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) yang ditujukan untuk mendorong penggunaan komponen dalam negeri. Namun, TKDN bertahap ternyata tidak berjalan lancar. Target peningkatan TKDN dari 40 % ke 60 % seharusnya sudah mulai berlaku pada tahun 2024 akan tetapi akibat banyak kendala di tingkat industri lokal terutama industri baterai.² Hal tersebut terbukti melalui fakta lapangannya dimana hanya terdapat 2 produsen kendaraan listrik yang mampu memenuhi syarat minimal TKDN tersebut yaitu wuling dan hyundai pada 2023.³ Sehingga realisasi kenaikan TKDN mengalami keterlambatan dan perlu direlaksasi sampai 2027 melalui revisi kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023.

Salah satu trik yang digunakan Pemerintah untuk menarik banyak investasi melalui perusahaan kendaran listrik khususnya merk mobil listrik agar secara sukarela mematuhi kebijakan TKDN adalah dengan menggunakan insentif. Skema insentif ini sebenarnya sudah ada sejak Perpres 55/2019 namun diperjelas kembali mulai dari kapan, sampai kapan, dan syarat berlakunya di Perpres 79/2023. Studi internasional menunjukkan bahwa kebijakan insentif dan regulasi memainkan peran penting dalam mendorong adopsi kendaraan listrik di berbagai negara berkembang dan maju.⁴ Selain peran insentif, kualitas ekosistem industri domestik menjadi faktor penting dalam upaya pembangunan industri kendaraan listrik yang berkelanjutan. Persyaratan TKDN dimaksudkan untuk meningkatkan keterlibatan pemasok lokal, memperkuat kapasitas teknologi dalam negeri, serta menambah nilai tambah ekonomi dari produksi EV. Namun, studi kajian kebijakan dan analisis ekonomi mencatat bahwa promosi TKDN perlu dikelola secara hati-hati agar tidak menghambat adopsi teknologi yang lebih efisien sambil tetap mendorong investasi teknologi dalam negeri.⁵

Dalam konteks Indonesia, skema TKDN dengan peningkatan bertahap menimbulkan tantangan implementatif, terutama karena kemampuan menguasai

² Arini, 'Tingkat Komponen dalam Negeri Mobil-Motor Listrik 40% Mundur ke 2026',

³ Wahyudi, F., 'PPN DTP, ikhtiar meminimalisir efek rumah kaca'

⁴ Liu, Y., Zhao, X., Lu, D., & Li, X., 'Impact of policy incentives on the adoption of electric vehicle in China', hlm. 2.

⁵ Gbadago, F. Y., 'Analyzing Local Content and In-Country Spending Requirements to Advance Technology Transfers and Support Entrepreneurial Development in Ghana's Upstream Petroleum Sector', hlm. 2.

teknologi komponen penting seperti baterai EV yang masih terbatas. Akibat permasalahan pada belum kuatnya industri baterai hasil penelitian lain menunjukkan bahwa ketergantungan pada bahan baku impor menjadi tidak terelakkan.⁶ Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan konten lokal merupakan instrumen strategis, kesenjangan antara target normatif dan kesiapan industri faktual dapat mempengaruhi efektivitas implementasi kebijakan secara menyeluruh.

Kesenjangan inilah yang menjadi dasar urgensi penelitian ini. Studi-studi terdahulu cenderung fokus pada dampak dari adanya kebijakan TKDN pada Industri KBLBB saja. Belum banyak yang membedah secara spesifik apakah kebijakan pada industri tersebut sebenarnya sudah memenuhi delapan asas moralitas hukum sebagaimana yang dikemukakan oleh Lon L Fuller untuk dapat dikatakan gagal atau tidaknya. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan mengenai bagaimana kebijakan TKDN dalam industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dirancang dan diimplementasikan dalam praktik. Analisis ini penting untuk memberikan pemahaman mengenai kesesuaian antara tujuan kebijakan dan kondisi faktual industri, sehingga dapat dinilai efektivitas kebijakan TKDN dalam mendukung pengembangan industri kendaraan listrik di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian hukum atau legal research. Penelitian hukum seringkali disebut juga dengan penelitian *normative* atau *doctrinal* yang identik dengan studi pustaka apabila ditelaah melalui sumber hukum yang digunakan. Penelitian ini mengarah kepada aspek praktis untuk mengatasi suatu masalah konkret melalui penelitian fakta hukum, kebijakan hukum yang terkait, dan pertanyaan-pertanyaan yang ingin dipecahkan pada suatu kasus. Penelitian ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konseptual yang kemudian dihasilkan bahan hukum primer dan sekunder. Kemudian bahan-bahan hukum tersebut disusun secara sistematis, dikaji, dan dianalisis menggunakan teknik deskriptif analisis dengan menguraikan fakta terhadap suatu kondisi dari proposisi hukum atau non-hukum.

⁶ Damanik, N., Saraswani, R., Hakam, D. F., & Mentari, D. M., 'Analisis Komprehensi Implikasi Ekonomi, Tantangan, dan Peluang Adopsi Kendaraan Listrik di Indonesia', hlm. 11.

Kemudian, ditariklah sebuah kesimpulan dengan metode deduktif yang menarik simpulan dari hal yang sifatnya umum untuk dapat ditarik simpulan yang bersifat khusus.⁷

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) tidak dapat dipandang hanya sebagai kebijakan teknis transportasi, melainkan kebijakan hukum yang memiliki dimensi filosofis, normatif, dan institusional. Kebijakan KBLBB juga memiliki 3 isu strategis nasional yaitu aspek lingkungan dan konservasi, efisiensi dan ketahanan energi, terakhir peningkatan kapasitas industri dan kemampuan daya saing.⁸ Dalam konteks isu strategis tersebut, hukum berfungsi bukan hanya sebagai instrumen pemaksa, tetapi sebagai sistem yang bertujuan mengarahkan perilaku sosial dan ekonomi menuju tujuan tertentu, salah satunya perilaku penguatan industri. Penguatan industri itu sendiri ditempuh salah satunya melalui kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri yang tertuang pada Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 (Perpres 79/2023) Oleh karena itu, analisis kebijakan TKDN KBLBB perlu diletakkan dalam kerangka filsafat hukum yang menilai apakah desain dan implementasi kebijakan tersebut telah selaras dengan tingkat kesiapan industri KBLBB.

Pendekatan prinsip legalitas Lon L. Fuller digunakan untuk menilai kualitas normatif kebijakan TKDN KBLBB sebagai suatu sistem hukum. Fuller menegaskan bahwa keberlakuan hukum tidak cukup ditentukan oleh legitimasi formal, melainkan oleh terpenuhinya moralitas internal hukum, yaitu seperangkat prinsip yang memastikan hukum dapat berfungsi sebagai pedoman perilaku yang masuk akal dan dapat dipatuhi. Dengan demikian, kebijakan KBLBB dapat diuji bukan hanya dari sisi tujuan kebijakannya, tetapi dari cara kebijakan tersebut dirumuskan, diubah, dan diimplementasikan. Menurut fuller terdapat 8 prinsip yang dapat membuat suatu produk hukum tidak mengalami kegagalan yaitu 1) Sistem hukum harus terdiri dari aturan-aturan standar yang telah dibuat sebelumnya, bukan keputusan yang bersifat ad hoc; 2) Aturan-aturan hukum harus diumumkan kepada pihak-pihak yang terkait; 3) Hukum tidak boleh bersifat retroaktif; 4) Aturan harus disusun dalam bahasa yang jelas dan mudah dimengerti; 5) Hukum tidak boleh mengandung aturan-aturan yang saling bertentangan;

⁷ Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2014).

⁸ Subiantoro, H., & Maharani, A. E. P., 'Analisis Perpres Nomor 55 Tahun 2019 terkait Program Kendaraan Listrik dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan', hlm. 43.

6) Aturan tidak boleh menuntut lebih dari yang dapat dipenuhi; 7) Frekuensi perubahan aturan harus diminimalisir untuk menjaga konsistensi dan orientasi hukum; dan 8) Terdapat kesesuaian antara peraturan yang diundangkan dan penerapannya dalam praktek sehari-hari.⁹ Maka dari itu kedelapan prinsip inilah yang akan digunakan sebagai alat untuk menganalisis mengenai kebijakan pada kendaraan bermotor listrik berbasis baterai yang tertuang di dalam Peraturan Presiden Nomor 79/2023

1. Sistem hukum harus terdiri dari aturan-aturan standar yang telah dibuat sebelumnya, bukan keputusan yang bersifat ad hoc

Prinsip generalitas menuntut agar kebijakan publik dirumuskan dalam bentuk aturan umum yang berlaku bagi seluruh subjek hukum dalam kondisi yang serupa, bukan melalui keputusan ad hoc yang kasuistik.¹⁰ Dalam konteks kebijakan TKDN pada KBLBB, prinsip ini tercermin dalam pembentukan kerangka regulasi yang berjenjang dan terstruktur, mulai dari konstitusi pada Pasal 33 UUD NRI Tahun 1945 yang menyinggung perihal kemandirian ekonomi, lalu turun melalui Pasal 85 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian dan Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri yang menjelaskan secara eksplisit bahwa salah satu jalan untuk mewujudkan kemandirian ekonomi melalui pemberdayaan industri dengan instrumen Penggunaan Komponen Dalam Negeri yang serikali disebut juga disebut Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN), hingga sampai ke Peraturan Presiden Nomor 79/2023 sebagai instrumen operasional yang tentu tidak hanya mengatur perihal TKDN saja.

Kebijakan KBLBB juga mengatur mengenai industrialisasi, insentif, sampai koordinasi antar lembaga. Kebijakan ini tidak berdiri sendiri, melainkan merupakan elaborasi dari mandat undang-undang yang lebih tinggi mengenai pengembangan industri nasional dan kemandirian ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan KBLBB secara normatif dirancang sebagai pedoman umum bagi seluruh pelaku industri kendaraan listrik, bukan sebagai respons sementara terhadap kebutuhan pasar tertentu meskipun pada kebijakan TKDN sendiri hanya berlaku bagi pelaku usaha yang ingin mendapatkan kemudahan insentif fiskal dan non fiskal mengingat

⁹ Fuller, L. L., *The Morality of Law* (The Second Edition ed.), hlm. 46–91.

¹⁰ *Ibid.*, hlm 46-49.

peran Indonesia sebagai anggota WTO yang melarang adanya hambatan perdagangan yang tidak perlu. Dengan demikian, dari perspektif generalitas, kebijakan KBLBB memenuhi syarat sebagai sistem aturan yang dapat diprediksi dan dijadikan acuan oleh subjek hukum.

2. Aturan-aturan hukum harus diumumkan kepada pihak-pihak yang terkait.

Menurut Fuller, hukum hanya dapat berfungsi sebagai pedoman perilaku apabila diumumkan secara terbuka dan dapat diakses oleh subjek hukum. Publisitas hukum tidak diukur dari seberapa banyak pihak yang membaca peraturan, melainkan dari ketersediaannya bagi siapa pun yang berkepentingan. Tanpa pengumuman yang memadai, hukum kehilangan legitimasi moralnya karena menuntut kepatuhan terhadap norma yang tidak diketahui.¹¹ Di Indonesia sendiri terdapat Asas Fiksi Hukum dimana setiap warga negara dianggap mengetahui hukum sejak hukum tersebut diundangkan (*presumption iures de iure*) hal tersebut menegaskan juga bahwa ketentuan tersebut bersifat mengikat secara umum, dengan konsekuensi bahwa ketidaktahuan terhadap hukum tidak dapat dijadikan alasan untuk membebaskan seseorang dari pertanggungjawaban hukum (*ignorantia jurist non excusat*).¹²

Kendati demikian kebijakan TKDN pada KBLBB, prinsip publisitas terpenuhi melalui pengundangan Perpres 79/2023. Baik Perpres 79/2023 maupun Perpres 55/2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan keduanya dipublikasi pada Website Database Peraturan JDIH BPK. termasuk pengaturan mengenai kewajiban industri, insentif, dan tahapan implementasi kebijakan. Sehingga dapat diakses oleh pelaku industri, investor, dan masyarakat luas.

3. Hukum tidak boleh bersifat retroaktif

Fuller menegaskan bahwa hukum tidak boleh diberlakukan secara surut karena akan merusak fungsi hukum sebagai pedoman perilaku. Aturan yang berlaku retroaktif meniadakan kemungkinan bagi subjek hukum untuk menyesuaikan

¹¹ *Ibid.*, hlm 49-51.

¹² Kusumawardhani, D. L. L. H. N., 'Sosialisasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP di Polda Jawa Tengah', hlm. 50.

tindakannya, sehingga bertentangan dengan prinsip keadilan dan kepastian hukum.¹³ Kebijakan KBLBB dirancang untuk berlaku prospektif sejak tanggal pengundangnya termasuk kebijakan mengenai TKDN. Ketentuan mengenai kewajiban industri, termasuk persyaratan produksi dan pemanfaatan fasilitas kebijakan, tidak diberlakukan terhadap tindakan atau kondisi yang telah terjadi sebelum peraturan tersebut berlaku. Hal ini memberikan ruang bagi pelaku industri untuk menyusun perencanaan usaha dan investasi berdasarkan aturan yang telah diketahui sebelumnya. Hal tersebut bertujuan pelaku industri dari kewajiban yang ditetapkan setelah tindakan dilakukan.¹⁴

4. Aturan harus mudah untuk dipahami

Fuller menegaskan bahwa kejelasan (*clarity*) merupakan prinsip esensial legalitas, karena hukum hanya dapat berfungsi sebagai pedoman perilaku apabila dirumuskan secara jelas dan mudah dipahami.¹⁵ Aturan yang kabur atau tidak koheren meniadakan kemampuan masyarakat untuk menyesuaikan tindakannya dengan hukum, sehingga tanggung jawab utama atas kejelasan norma berada pada pembentuknya.¹⁶ Dalam Perpres 79/2023, kejelasan mengenai kebijakan TKDN diwujudkan melalui perumusan definisi TKDN secara eksplisit dalam Pasal 1, pengaturan persentase dan tahapan TKDN diatur pada Pasal 8, serta penegasan hak berupa insentif bagi pelaku usaha yang telah dan berencana memenuhi TKDN dalam Pasal 12, Pasal 17, Pasal 18, Pasal 19, dan Pasal 19A. Pengaturan tersebut memberikan batasan normatif yang tegas mengenai kewajiban dan konsekuensi hukum bagi pelaku industri. Dengan struktur norma yang sistematis dan teknis, Perpres 79/2023 memberikan kepastian bagi pelaku usaha untuk merencanakan pemenuhan TKDN secara rasional dan terukur.

5. Hukum tidak boleh mengandung aturan-aturan yang saling bertentangan

Menurut Fuller, pertentangan norma hukum merupakan persoalan legalitas karena menghilangkan fungsi hukum sebagai pedoman perilaku. Ketidakselarasan

¹³ Fuller, *op.cit.*, hlm 51-62.

¹⁴ Hasibuan, M., Sumiadi, & Sastro, M., 'Perbandingan Ketentuan Asas Legalitas dalam KUHP Lama Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 dan KUHP Baru Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023'

¹⁵ Fuller, *op.cit.*, hlm 63-65.

¹⁶ Fadila, R., & Sani, A., 'Pertanggung Jawaban Perdata PT. Kallista Alam Terkait Pencemaran Lingkungan di Rawa Tripa (Studi Kasus Putusan Nomor 12/PDT.G/2012/PNMBO)', hlm. 27.

norma menimbulkan kebingungan dan ketidakpastian, sehingga hukum harus dirumuskan secara koheren dan konsisten agar dapat mengatur perilaku secara rasional dan bermakna.¹⁷ Kebijakan TKDN memiliki dasar hukum yang kuat dan koheren dalam sistem hukum nasional, antara lain Pasal 85 UU Perindustrian, Pasal 12 ayat (1) huruf b PP Kendaraan, serta Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang menegaskan prinsip kemandirian ekonomi. Secara hierarkis dan substansial, kebijakan TKDN selaras dengan asas *lex superior derogat legi inferiori* dan tidak menyimpang dari perintah undang-undang.

Selain itu, pelaksanaan kebijakan TKDN KBLBB dilakukan melalui koordinasi lintas kementerian untuk menjaga konsistensi dan menghindari disharmonisasi kebijakan. Dengan demikian, kebijakan TKDN KBLBB tidak bertentangan dengan peraturan lain, melainkan merupakan bagian integral dari strategi hukum nasional dalam mewujudkan kemandirian industri strategis dan pembangunan ekonomi berkelanjutan.

6. Aturan tidak boleh menuntut lebih dari yang dapat dipenuhi

Fuller menyatakan bahwa hukum tidak boleh menuntut sesuatu yang secara faktual berada di luar kemampuan subjek hukum untuk mematuhi (*the law must not demand the impossible*). Fuller menegaskan bahwa apabila hukum menetapkan kewajiban yang tidak realistis atau secara praktis tidak dapat dipenuhi, maka hukum tersebut akan kehilangan karakter normatifnya dan gagal berfungsi sebagai pedoman perilaku masyarakat. Prinsip ini menuntut adanya rasionalitas dari pembentuk hukum dalam memahami kondisi sosial, ekonomi, dan teknologis pihak-pihak yang diatur, sehingga norma yang dibentuk tidak bersifat abstrak semata, melainkan dapat diimplementasikan secara nyata.¹⁸ Jika dicerna dengan kebijakan TKDN KBLBB. Prinsip ini mengharuskan kewajiban pemenuhan TKDN disesuaikan dengan kemampuan riil industri kendaraan listrik nasional, termasuk kesiapan rantai pasok, penguasaan teknologi, dan ketersediaan bahan baku. Sejak diberlakukannya Perpres 55/2019, target peningkatan TKDN secara bertahap termasuk kewajiban 40% pada periode 2022–2023 bertujuan memperkuat industri

¹⁷ Fuller, *op.cit.*, hlm 65-70.

¹⁸ *Ibid.*, hlm 70-79.

lokal dan mendorong hilirisasi. Namun, dalam praktiknya, target tersebut sulit dicapai karena keterbatasan kapasitas produksi baterai domestik, tingginya biaya awal kendaraan, serta belum meratanya infrastruktur pengisian daya.¹⁹ Kondisi ini bahkan berdampak pada kenaikan harga kendaraan listrik lokal dibandingkan produk impor penuh.²⁰

Keterbatasan industri baterai nasional juga tercermin dari minimnya jumlah produsen baterai kendaraan listrik yang beroperasi hingga saat ini dimana hanya terdapat 1 Perusahaan yang memproduksi baterai mobil listrik dan 2 Perusahaan yang memproduksi baterai motor listrik (Hidayat, 2025). Dari sisi produsen kendaraan listrik sendiri khusus mobil per 2023 hanya 2 perusahaan mobil listrik yang mampu memenuhi syarat minimal TKDN 40% pada saat itu yaitu Hyundai dan Wuling.²¹ Situasi tersebut mendorong pemerintah melakukan penyesuaian kebijakan melalui Perpres 79/2023 dengan memperkenalkan skema insentif CBU sebagai mekanisme transisi. Melalui skema ini, produsen kendaraan listrik asing diperbolehkan mengimpor kendaraan secara utuh dengan insentif tertentu, dengan kewajiban memulai produksi dalam negeri dan memenuhi TKDN minimal 40% pada periode 2026–2027.

Pasca berlakunya Perpres 79/2023, tingkat kepatuhan terhadap TKDN meningkat signifikan. Jika sebelumnya hanya 2 produsen kendaraan listrik yang mampu memenuhi TKDN 40%, kini 10 produsen mobil listrik telah mampu memenuhi syarat minimal TKDN yaitu Aletra, Changan, Chery, DFSK, Hyundai, Morris Garages (MG), Neta, Polytron, Toyota, dan Wuling. Disisi lain terdapat 9 produsen mobil listrik yang diproyeksikan memenuhi ketentuan minimal TKDN menggunakan skema insentif CBU yaitu AION, BYD, Citroen, Denza, Geely, GMW, Maxus, Vinfast, dan Xpen. Sisanya seperti BMW, Mercedes, KIA, Mazda, dsb masih menggunakan skema CBU (full impor tanpa insentif) ataupun CKD (bahan impor tapi dirakit di dalam negeri). Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan bertahap dan progresif dalam Perpres 79/2023 mencerminkan rasionalitas

¹⁹ Lazuardy, A., Nurcahyono, R., Kristiningrum, E., Ma'aram, A., Farizal, Aqmarina, S. N., & Rajabi, M. F., 'Technological, Environmental, Economic, and Regulation Barriers to Electric Vehicle Adoption: Evidence from Indonesia', hlm. 11.

²⁰ Darajat, R., 'Alasan Mengapa Mobil Listrik Mahal dan Solusi Mengatasinya'

²¹ Kusuma, A. T., 'Jadi Diskon PPN, Segini Harga Mobil Listrik Wuling dan Hyundai'

pembentuk kebijakan dalam memahami keterbatasan awal industri, sehingga kewajiban TKDN tidak dibebankan secara tidak realistis dengan kata lain tidak menuntut lebih dari yang dapat dipenuhi

7. Frekuensi perubahan aturan harus diminimalisir untuk menjaga konsistensi dan orientasi hukum

Menurut Fuller, stabilitas dan konsistensi hukum merupakan prasyarat agar hukum dapat berfungsi efektif sebagai pedoman perilaku. Perubahan hukum yang terlalu sering mencerminkan ketidakkonsistenan pembentuk kebijakan, menimbulkan ketidakpastian hukum, merugikan pihak yang bertindak dengan itikad baik, serta melemahkan kepercayaan publik. Oleh karena itu, meskipun perubahan hukum merupakan bagian dari dinamika sosial, perubahan tersebut harus dilakukan secara terukur, rasional, dan disertai masa transisi yang memadai.²²

Prinsip stabilitas ini berkaitan erat dengan asas kepastian hukum, khususnya dalam sektor ekonomi dan industri yang membutuhkan kepastian regulasi untuk perencanaan investasi jangka panjang. Dalam konteks kebijakan TKDN pada industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai, stabilitas regulasi menjadi krusial mengingat pembangunan kapasitas produksi, penguasaan teknologi, dan penguatan rantai pasok dalam negeri tidak dapat dilakukan dalam waktu singkat.²³ Oleh karena itu, pengujian terhadap Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 perlu mempertimbangkan apakah perubahan yang dilakukan masih berada dalam batas kewajaran dan tidak mengganggu orientasi hukum pelaku industri.

Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 merupakan perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tidak mengubah kerangka dasar kebijakan KBLBB, melainkan melakukan penyesuaian terbatas, seperti pengaturan ulang/relaksasi jangka waktu pemenuhan TKDN dan perluasan skema insentif. Relaksasi TKDN ini bertujuan untuk menstabilkan terlebih dahulu kesiapan industri dalam negeri mengingat industri baterai masih belum memadai.²⁴

²² Fuller, *op.cit.*, hlm 79-81.

²³ Jagani, S., Marsillac, E., & Hong, P., 'The Electric Vehicle Supply Chain Ecosystem: Changing Roles of Automotive Suppliers', hlm. 6.

²⁴ Hasiana, D., 'TKDN Bermotor Listrik 40% Mundur ke 2026 Tunggu Industri Tumbuh'.

8. Terdapat kesesuaian antara peraturan yang diundangkan dan penerapannya dalam praktek sehari-hari

Menurut prinsip *congruence* menuntut adanya kesesuaian antara norma hukum dan praktik pelaksanaannya. Tanpa kesesuaian tersebut, hukum kehilangan fungsi praktis dan legitimasi moralnya.²⁵ Pada kebijakan TKDN KBLBB, desain insentif CBU dalam Perpres 79/2023 berpotensi menimbulkan ketidaksesuaian tersebut. Insentif ini memberikan kelonggaran impor kendaraan listrik utuh tanpa kewajiban TKDN pada tahap awal, sementara produsen lain harus memenuhi dan meningkatkan setidaknya sesuai minimal TKDN untuk memperoleh insentif. Meskipun mulai dari awal 2026 hingga akhir 2027, penerima insentif CBU diwajibkan untuk memproduksi kendaraan dengan TKDN 40% pada saat yang bersamaan pada awal 2027 ketentuan mengenai syarat mendapat insentif produsen lain harus telah memenuhi syarat minimal TKDN 60%. Meskipun telah terdapat tim khusus yang dibentuk yaitu P3DN pada Pasal 3 huruf d Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri yaitu mengawasi implementasi konsistensi nilai TKDN berdasarkan sertifikat yang dimiliki Produsen bersangkutan, nyata-nyatanya belum tentu dapat mencukupi sistem pengawasan bagi para penerima insentif CBU mengingat mereka sudah dibebani dengan wajib produksi menggunakan minimal TKDN 40% sesuai kota impornya namun disatu sisi TKDN juga mengalami kenaikan 60%. Perbedaan perlakuan ini berpotensi menimbulkan ketidakadilan substantif dan menyimpang dari tujuan normatif kebijakan TKDN. Oleh karena itu, dari perspektif prinsip *congruence*, insentif CBU perlu dikaji secara kritis agar implementasinya selaras dengan tujuan penguatan industri KBLBB serta menjaga kepastian hukum dan legitimasi kebijakan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kebijakan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) pada industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023 pada dasarnya telah memenuhi sebagian besar prinsip legalitas Lon L. Fuller, khususnya prinsip generalitas, publisitas, non-retroaktif,

²⁵ Fuller, *op.cit.*, hlm 81-91.

kejelasan norma, koherensi, rasionalitas kewajiban, serta stabilitas regulasi. Perancangan kewajiban TKDN secara bertahap dan disertai skema insentif menunjukkan upaya pembentuk kebijakan untuk menyesuaikan norma hukum dengan keterbatasan faktual industri nasional, sehingga prinsip *the law must not demand the impossible* relatif terpenuhi dan berdampak pada meningkatnya tingkat kepatuhan pelaku usaha. Namun demikian, pada tataran implementasi masih terdapat persoalan terkait prinsip *congruence*, khususnya akibat skema insentif CBU yang berpotensi menimbulkan ketimpangan perlakuan antar pelaku industri dan ketidaksesuaian antara tujuan normatif penguatan industri dalam negeri dan praktik pelaksanaan kebijakan. Oleh karena itu, kebijakan TKDN KBLBB dapat dinilai telah meletakkan fondasi hukum yang penting bagi kemandirian industri kendaraan listrik nasional, tetapi efektivitasnya belum sepenuhnya optimal secara substantif. Pemerintah perlu memperkuat konsistensi implementasi kebijakan TKDN KBLBB, khususnya dalam skema insentif CBU, melalui mekanisme pengawasan, evaluasi berkala, dan sanksi administratif yang efektif guna menjamin kesesuaian antara norma dan praktik. Penyempurnaan kebijakan harus tetap berlandaskan prinsip legalitas Lon L. Fuller, terutama prinsip *congruence* dan *the law must not demand the impossible*, dengan menyeimbangkan kebutuhan menarik investasi dan perlindungan terhadap pelaku industri yang telah memenuhi TKDN lebih tinggi, serta diiringi penguatan ekosistem dan rantai pasok industri dalam negeri agar kewajiban TKDN dapat direalisasikan secara faktual dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arini, S. C. (2023, December 15). *Tingkat Komponen dalam Negeri Mobil-Motor Listrik 40% Mundur ke 2026*. Retrieved January 20, 2026, from detik finance: <https://finance.detik.com/industri/d-7091764/tingkat-komponen-dalam-negeri-mobil-motor-listrik-40-mundur-ke-2026>
- Damanik, N., Saraswani, R., Hakam, D. F., & Mentari, D. M. (2025, March 11). Analisis Komprehensi Implikasi Ekonomi, Tantangan, dan Peluang Adopsi Kendaraan Listrik di Indonesia. *Journal Energies*, 18(16), 1-21. Retrieved from <https://www.mdpi.com/1996-1073/18/6/1384>
- Darajat, R. (2025, April 10). Alasan Mengapa Mobil Listrik Mahal dan Solusi Mengatasinya. *Tips SAHABAT*. Retrieved from <https://daihatsu.co.id/tips-and->

event/tips-sahabat/detail-content/alasan-mengapa-mobil-listrik-mahal-dan-solusi-mengatasinya/

Fadila, R., & Sani, A. (2024). Pertanggung Jawaban Perdata PT. Kallista Alam Terkait Pencemaran Lingkungan di Rawa Tripa (Studi Kasus Putusan Nomor 12/PDT.G/2012/PNMBO). *Jurnal Jurist Argumentum (Pemikiran Intelektual Hukum)*, 2(1). Retrieved from <https://jurnal.utu.ac.id/argumentum/article/download/9930/4855>

Fuller, L. L. (1969). *The Morality of Law* (The Second Edition ed.). Yale University.

Gbadago, F. Y. (2025, February 28). Analyzing local content and in-country spending requirements to advance technology transfers and support entrepreneurial development in Ghana's upstream petroleum sector. *Humanities & Social Sciences Communications*, 12(275), 1-16. Retrieved from <https://www.nature.com/articles/s41599-025-04549-w>

Hasiana, D. (2023, December 15). TKDN Bermotor Listrik 40% Mundur ke 2026 Tunggu Industri Tumbuh. *Industri*. Retrieved from <https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/23902/tkdn-motor-listrik-40-mundur-ke-2026-tunggu-industri-tumbuh>

Hasibuan, M., Sumiadi, & Sastro, M. (2024, August). Perbandingan Ketentuan Asas Legalitas dalam KUHP Lama Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 dan KUHP Baru Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM-FH)*, 7(3). Retrieved from <https://ojs.unimal.ac.id/jimfh/article/download/17104/pdf>

Hidayat, A. (2025, April 25). *Minister of Industry Confirms EV Battery Production Won't Solely Rely on LG*. Retrieved January 21, 2026, from Car: <https://auto.katadata.co.id/car/minister-of-industry-confirms-ev-battery-production-wont-solely-rely-on-lg-18752>

Jagani, S., Marsillac, E., & Hong, P. (2024, February 13). The Electric Vehicle Supply Chain Ecosystem: Changing Roles of Automotive Suppliers. *Sustainability*, 16(4), 1-19. Retrieved from <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/4/1570>

Kusuma, A. T. (2023, April 3). Jadi Diskon PPN, Segini Harga Mobil Listrik Wuling dan Hyundai. *News & Artikel*. Retrieved from <https://momobil.id/news/jadi-diskon-ppn-segini-harga-mobil-listrik-wuling-dan-hyundai>

- Kusumawardhani, D. L. (2024, Juni). Sosialisasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP di Polda Jawa Tengah. *Jurnal Suara Pengabdian* 45, 3(2), 49-64. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/382857730_Sosialisasi_Undang-Undang_Nomor_1_Tahun_2023_Tentang_KUHP_di_Polda_Jawa_Tengah
- Lazuardy, A., Nurcahyono, R., Kristiningrum, E., Ma'aram, A., Farizal, Aqmarina, S. N., & Rajabi, M. F. (2024, September 15). Technological, Environmental, Economic, and Regulation Barriers to Electric Vehicle Adoption: Evidence from Indonesia. *World Electric Vehicle Journal*, 15(9), 1-14. Retrieved from <https://www.mdpi.com/2032-6653/15/9/422>
- Liu, Y., Zhao, X., Lu, D., & Li, X. (2023, Agustus 14). Impact of policy incentives on the adoption of electric vehicle in China. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 176, 1-21. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856423002215>
- Marzuki, P. M. (2014). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Ndhlovu, E., Mhlanga, D., & Dru, B. (2025, June 9). Decarbonising urban transport: an overview of electric vehicles, public transport, and sustainable infrastructure in achieving net-zero emissions. *Discover Global Society*, 3(53), 1-14. Retrieved from <https://link.springer.com/article/10.1007/s44282-025-00201-9>
- Subiantoro, H., & Maharani, A. E. (2024, January 31). Analisis Perpres Nomor 55 Tahun 2019 terkait Program Kendaraan Listrik dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan. *Jurist Diction*, 7(1), 39-68. Retrieved from <https://e-journal.unair.ac.id/JD/article/view/44453/28102>
- Wahyudi, F. (2023, April 17). *PPN DTP, ikhtiar meminimalisir efek rumah kaca*. Retrieved January 20, 2026, from DJP: <https://www.pajak.go.id/id/artikel/ppn-dtp-ikhtiar-meminimalisir-efek-rumah-kaca>.
- Arini, S. C. (2023, December 15). *Tingkat Komponen dalam Negeri Mobil-Motor Listrik 40% Mundur ke 2026*. detikfinance. Retrieved January 20, 2026, from <https://finance.detik.com/industri/d-7091764/tingkat-komponen-dalam-negeri-mobil-motor-listrik-40-mundur-ke-2026>
- Damanik, N., Saraswani, R., Hakam, D. F., & Mentari, D. M. (2025, March 11). Analisis Komprehensi Implikasi Ekonomi, Tantangan, dan Peluang Adopsi Kendaraan

- Listrik di Indonesia. *Journal Energies*, 18(16), 1-21. <https://doi.org/10.3390/en18061384>
- Darajat, R. (2025, April 10). Alasan Mengapa Mobil Listrik Mahal dan Solusi Mengatasinya. *Tips SAHABAT*. <https://daihatsu.co.id/tips-and-event/tips-sahabat/detail-content/alasan-mengapa-mobil-listrik-mahal-dan-solusi-mengatasinya/>
- Fadila, R., & Sani, A. (2024). Pertanggung Jawaban Perdata PT. Kallista Alam Terkait Pencemaran Lingkungan di Rawa Tripa (Studi Kasus Putusan Nomor 12/PDT.G/2012/PNMBO). *Jurnal Jurist Argumentum (Pemikiran Intelektual Hukum)*, 2(1). <https://jurnal.utu.ac.id/argumentum/article/download/9930/4855>
- Fuller, L. L. (1969). *The Morality of Law* (The Second Edition ed.). Yale University.
- Gbadago, F. Y. (2025, February 28). Analyzing local content and in-country spending requirements to advance technology transfers and support entrepreneurial development in Ghana's upstream petroleum sector. *Humanities & Social Sciences Communications*, 12(275), 1-16. <https://doi.org/10.1057/s41599-025-04549-w>
- Hasiana, D. (2023, December 15). TKDN Bermotor Listrik 40% Mundur ke 2026 Tunggu Industri Tumbuh. *Industri*. <https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/23902/tkdn-motor-listrik-40-mundur-ke-2026-tunggu-industri-tumbuh>
- Hasibuan, M., Sumiadi, & Sastro, M. (2024, August). Perbandingan Ketentuan Asas Legalitas dalam KUHP Lama Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 dan KUHP Baru Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM-FH)*, 7(3). <https://ojs.unimal.ac.id/jimfh/article/download/17104/pdf>
- Hidayat, A. (2025, April 25). *Minister of Industry Confirms EV Battery Production Won't Solely Rely on LG*. Car. Retrieved January 21, 2026, from <https://auto.katadata.co.id/car/minister-of-industry-confirms-ev-battery-production-wont-solely-rely-on-lg-18752>
- Jagani, S., Marsillac, E., & Hong, P. (2024, February 13). The Electric Vehicle Supply Chain Ecosystem: Changing Roles of Automotive Suppliers. *Sustainability*, 16(4), 1-19. <https://doi.org/10.3390/su16041570>
- Kusuma, A. T. (2023, April 3). Jadi Diskon PPN, Segini Harga Mobil Listrik Wuling dan Hyundai. *News & Artikel*. <https://momobil.id/news/jadi-diskon-ppn-segini-harga-mobil-listrik-wuling-dan-hyundai>

- Kusumawardhani, D. L. L. H. N. (2024, Juni). Sosialisasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP di Polda Jawa Tengah. *Jurnal Suara Pengabdian* 45, 3(2), 49-64. <https://doi.org/10.56444/pengabdian45.v3i2.1661>
- Lazuardy, A., Nurcahyono, R., Kristiningrum, E., Ma'aram, A., Farizal, Aqmarina, S. N., & Rajabi, M. F. (2024, September 15). Technological, Environmental, Economic, and Regulation Barriers to Electric Vehicle Adoption: Evidence from Indonesia. *World Electric Vehicle Journal*, 15(9), 1-14. <https://doi.org/10.3390/wevj15090422>
- Liu, Y., Zhao, X., Lu, D., & Li, X. (2023, Agustus 14). Impact of policy incentives on the adoption of electric vehicle in China. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 176, 1-21. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103801>
- Marzuki, P. M. (2014). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Ndhlovu, E., Mhlanga, D., & Dru, B. (2025, June 9). Decarbonising urban transport: an overview of electric vehicles, public transport, and sustainable infrastructure in achieving net-zero emissions. *Discover Global Society*, 3(53), 1-14. <https://link.springer.com/article/10.1007/s44282-025-00201-9>
- Subiantoro, H., & Maharani, A. E. P. (2024, January 31). Analisis Perpres Nomor 55 Tahun 2019 terkait Program Kendaraan Listrik dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan. *Jurist Diction*, 7(1), 39-68. <https://doi.org/10.20473/jd.v/i1.44453>
- Wahyudi, F. (2023, April 17). *PPN DTP, ikhtiar meminimalisir efek rumah kaca*. DJP. Retrieved January 20, 2026, from <https://www.pajak.go.id/id/artikel/ppn-dtp-ikhtiar-meminimalisir-efek-rumah-kaca>.