

Aspek Hukum Pembiayaan Konversi Kendaraan Listrik Berbasis Baterai melalui *Green Bond*

Legal Aspects of Battery-Based Electric Vehicle Conversion Funding through Green Bond

Budi Endarto^a, Fikri Hadi^b, Nur Hidayatul Fithri^c

ABSTRAK

Pemerintah saat ini aktif mendorong konversi kendaraan listrik seiring dengan komitmen Indonesia dalam Perjanjian Paris dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) PBB. Langkah nyatanya adalah dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Untuk mendukung hal itu, pemerintah telah mengalokasikan anggaran subsidi sebesar Rp1,4 triliun guna memberikan potongan biaya konversi sepeda motor sebesar Rp7 juta per unit. Namun, percepatan program ini akan sulit tercapai bila hanya mengandalkan anggaran yang bersumberkan dari negara. Oleh karena itu, diperlukan pengembangan skema pembiayaan alternatif. Penelitian ini menawarkan *green bond* (obligasi hijau) sebagai salah satu solusinya, dengan fokus menganalisis aspek yuridis dan arah kebijakannya untuk pembiayaan konversi kendaraan listrik. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, perbandingan, dan analisis ekonomi hukum (*economic analysis of law*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa *green bond* layak dijadikan skema pembiayaan karena sesuai dengan POJK No. 18 Tahun 2023. Aturan ini menyatakan bahwa dana *green bond* dapat dialokasikan untuk kegiatan usaha berwawasan lingkungan, termasuk transportasi ramah lingkungan seperti kendaraan listrik. Ke depan, diperlukan peran serta pemerintah, OJK, dan sektor terkait melalui pemberian insentif untuk mengoptimalkan potensi instrumen keuangan ini.

Kata kunci: *green bond*; konversi; kendaraan listrik.

ABSTRACT

The government is currently implementing measures to encourage the conversion of electric vehicles, in accordance with Indonesia's commitment to the Paris Agreement and the UN Sustainable Development Goals (SDGs). The pivotal step in this process is the issuance of Presidential Regulation Number 55 of 2019, which pertains to the Acceleration of the Battery-Based Electric Motor Vehicle Program. In order to provide support for this initiative, the government has allocated a subsidy budget of Rp1.4 trillion to provide a discounted motorcycle conversion fee of Rp7 million per unit. Nevertheless, the acceleration of this programme may encounter challenges if it is contingent on state budgetary resources alone. Consequently, there is an imperative to devise alternative financing schemes. This research posits green bonds as a potential solution, with a particular emphasis on the analysis of legal aspects and policy directions for financing the conversion of electric vehicles. The methodology employed in this study is legal research, encompassing statute, conceptual, comparative, and economic analysis of law approaches. The findings indicate that green bonds are a viable financing scheme, as they are in alignment with POJK No. 18 of 2023. The regulation stipulates that financial resources allocated to green bond funds may be utilised for environmentally sound business activities, including the promotion of environmentally friendly transportation methods, such as electric vehicles. In order to optimise the potential of this financial instrument, it is essential that the government, OJK, and related sectors participate in future initiatives by providing incentives.

Keywords: conversion; electric vehicle; green bond.

^a Fakultas Hukum Universitas Wijaya Putra, Jalan Raya Benowo 1-3, Surabaya, email korespondensi: budiendarto@uwp.ac.id

^b Fakultas Hukum Universitas Wijaya Putra, Jalan Raya Benowo 1-3, Surabaya.

^c Fakultas Hukum Universitas Wijaya Putra, Jalan Raya Benowo 1-3, Surabaya.

PENDAHULUAN

Pembangunan berkelanjutan merupakan salah satu diskursus global dalam rangka keberlangsungan hidup umat manusia dan menjaga kelestarian bumi. Pada konsepnya, pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development* adalah proses yang berprinsip “memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan.”¹ Dunia internasional menyadari bahwa kerusakan di muka bumi kian parah akibat pembangunan yang kurang memperhatikan aspek keberlanjutan. Oleh karena itu, langkah dan strategi tepat harus segera dilakukan guna mencegah kerusakan bumi yang kian parah.

Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB/*United Nations*) sebagai organisasi internasional terbesar di dunia, mengambil langkah berupa memformulasikan kebijakan khusus guna penyelamatan lingkungan. Implementasinya ialah dengan lahirnya program yang disepakati secara global yang disebut sebagai *Sustainable Development Goals* (SDGs). SDGs merupakan suatu program dunia yang bersifat jangka panjang yang digagas oleh PBB dalam rangka mengoptimalkan seluruh potensi dan sumber daya yang dimiliki oleh setiap negara. SDGs mempunyai 17 (tujuh belas) tujuan (*goals*) yang harus dicapai. Tujuan SDGs tersebut ditargetkan akan tercapai pada tahun 2030 dengan tantangan selain berorientasi pada hasil yang terukur secara kuantitatif juga berorientasi pada kualitas.²

Sebagai anggota PBB, Indonesia juga menjadi salah satu negara yang turut serta dalam program SDGs tersebut. Komitmen Pemerintah Indonesia tersebut terimplementasi dengan disahkannya Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan sebagai langkah awal sekaligus landasan yuridis dalam pelaksanaan SDGs di Indonesia.³ Di antara poin SDGs tersebut ialah Energi bersih dan terjangkau (*Affordable and clean energy*) yang tertuang dalam SDG ke - 7 dan Aksi terhadap iklim (*Climate action*), yakni bertindak cepat untuk memerangi perubahan iklim dan dampaknya yang tertuang dalam SDG ke - 13. Langkah Pemerintah Indonesia terkait dengan kedua SDGs tersebut ialah melakukan langkah peralihan energi menuju Energi Baru dan Terbarukan pada berbagai bidang. Salah satunya ialah di bidang kendaraan bermotor. Langkah konkret yang diambil oleh Pemerintah salah satunya ialah konversi kendaraan bermotor berbahan bakar fosil (minyak bumi) menuju kendaraan listrik berbasis baterai.

Langkah percepatan dilakukan oleh Pemerintahan Joko Widodo. Salah satunya dengan langkah hukum dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Sebagai turunan dari Perpres tersebut, diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2020 Konversi Sepeda Motor Dengan Penggerak

¹ RA Laksmi Widyawati, "Green Building Dalam Pembangunan Berkelanjutan Konsep Hemat Energi Menuju Green Building Di Jakarta", *Jurnal KaLIBRASI* 2, no. 1 (2019) : 46.

² Rofiqoh Ferawati, "Sustainable Development Goals di Indonesia: Pengukuran dan Agenda Mewujudkannya dalam Perspektif Ekonomi Islam", *Kontekstualita : Jurnal Penelitian Sosial Keagamaan* 33, no. 2 (2018): 144.

³ Fahmi Irhamsyah, "Sustainable Development Goals (SDGs) dan Dampaknya Bagi Ketahanan Nasional". *Jurnal Kajian Lemhanas RI*. 38 (2019): 46-47.

Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Besarnya potensi pengembangan ekosistem Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) di Indonesia, juga terdapat tantangan signifikan yang dapat menghambat laju pengembangan ekosistem KBLBB, mulai dari tantangan dari sisi pembiayaan, dimana dibutuhkan investasi yang besar untuk membangun dan mengembangkan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia dari sisi hulu hingga hilir, mulai dari hilirisasi nikel sebagai bahan baku utama pembuatan baterai listrik, konversi kendaraan bahan bakar fosil ke listrik hingga stasiun pengisian bahan bakar bagi kendaraan listrik.

Pemerintah menyadari bahwa untuk melakukan konversi menuju kendaraan listrik berbasis baterai membutuhkan biaya besar. Untuk itu, khusus konversi sepeda motor, Pemerintah telah menetapkan bahwa biaya konversi paling tinggi ialah senilai Rp17.000.000 (tujuh belas juta rupiah) untuk sepeda motor dengan kapasitas mesin 110 cc (seratus sepuluh sentimeter kubik) sampai dengan 150 cc (seratus lima puluh sentimeter kubik) yang tertuang dalam Pasal 3 ayat (3) Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 3 Tahun 2023 tentang Pedoman Umum Bantuan Pemerintah dalam Program Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai. Dari biaya konversi tersebut, pada ayat (4) disebutkan bahwa Pemerintah memberikan potongan biaya konversi senilai Rp7.000.000 (tujuh juta rupiah) untuk setiap sepeda motor Konversi. Sebagai komitmen, Pemerintah telah menganggarkan Rp 1,4 Triliun untuk program subsidi konversi menuju sepeda motor listrik berbasis baterai.⁴

Subsidi tersebut belum termasuk penambahan jumlah infrastruktur Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) yang saat ini masih terbatas dan jauh dari target ketersediaan. Menurut data Kementerian ESDM, hingga September 2022, Indonesia baru memiliki 346 unit SPKLU yang tersebar di 295 lokasi. Jumlah tersebut masih jauh dari target ketersediaan SPKLU sebanyak 24.720 unit pada tahun 2030.⁵ Sehingga dalam rangka konversi kendaraan listrik, tentu membutuhkan pendanaan yang sangat besar.

Untuk keberlanjutan program konversi tersebut, seyogyanya perlu dipikirkan agar kedepannya pembiayaan tidak hanya dibebankan pada pihak yang melakukan konversi motor listrik dengan dibantu subsidi dari Pemerintah. Pihak ketiga perlu dilibatkan untuk menyukseskan program konversi tersebut. Saat ini, sektor keuangan mengenal instrumen baru yang semakin populer, yaitu obligasi hijau (*green bond*), yang berfokus pada pembiayaan proyek ramah lingkungan. Sebagai bagian dari sub sistem *green financing* yang kini sedang dikembangkan pada Pasar Modal Indonesia, *green bond* mengarahkan kepada dua aspek, yakni

⁴ Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral, "Pemerintah Dorong Badan Usaha Untuk Konversi Motor Listrik", Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, 2023. <https://www.esdm.go.id/id/berita-unit/direktorat-jenderal-ketenagalistrikan/pemerintah-dorong-badan-usaha-untuk-konversi-motor-listrik>.

⁵ Emmanuel Ariananto Waluyo Adi, "Optimalisasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Di Indonesia", *Majalah Hukum Nasional* 54, no. 1, (2024): 58.

investasi ramah lingkungan serta pembangunan berkelanjutan,⁶ sejalan dengan arah tujuan program konversi ke sepeda motor listrik berbasis baterai di Indonesia. Permintaan *green bond* di Indonesia menunjukkan potensi besar. Pencapaian total penerbitan sebesar USD5 miliar hingga akhir tahun 2020, yang mendominasi pasar obligasi hijau, menunjukkan bahwa Indonesia telah berhasil memposisikan diri sebagai negara yang berpotensi dalam penerbitan obligasi hijau.⁷

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini ialah: 1) bagaimana tinjauan yuridis *green bond* sebagai pembiayaan konversi sepeda motor listrik berbasis baterai? 2) bagaimana arah kebijakan *green bond* sebagai pembiayaan konversi kendaraan listrik berbasis baterai di masa yang akan datang?

Penelitian ini merupakan *legal research*. Penelitian ini juga merupakan jenis penelitian eksploratif, yang berarti penelitian ini dimaksudkan untuk menjajaki suatu fenomena baru yang mungkin belum atau jarang dijadikan sebagai objek penelitian sebelumnya,⁸ di mana *green bond* merupakan suatu kajian terbaru pada bidang hukum investasi dan hukum Pasar Modal Indonesia. Pendekatan yang dipergunakan pada penelitian ini ialah : 1.)pendekatan peraturan perundang-undangan atau *statute approach*, yakni pendekatan dengan menggunakan landasan peraturan perundang-undangan, dalam hal ini peraturan terkait konversi motor listrik berbasis baterai serta *green bond*; 2.) pendekatan konseptual atau *conceptual approach*, yakni pendekatan dengan berbasis doktrin dari teori yang dipergunakan pada penelitian ini, dalam konteks penelitian ini ialah teori hukum investasi; serta 3.) pendekatan perbandingan atau *comparative approach* dengan membandingkan dinamika hukum yang terjadi di luar Indonesia, pada konteks penelitian ini berkaca dari pengembangan *Green Bond* di luar negeri, dalam hal ini ialah negara Tiongkok dan negara Afrika Selatan. Pertimbangan pemilihan Tiongkok dan Afrika Selatan ialah dikarenakan kedua negara tersebut telah memiliki pengalaman keberhasilan dalam pengembangan *green bond* di negara tersebut.

Bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, perjanjian internasional terkait lingkungan maupun konversi energi (khususnya perjanjian yang telah diratifikasi oleh Indonesia) menjadi bahan hukum primer pada penelitian ini, serta bahan hukum sekunder berupa jurnal hukum serta buku teks terkait teori yang terkait dengan isu pada penelitian ini. Pengumpulan bahan hukum diperoleh melalui studi kepustakaan. Seluruh bahan hukum tersebut diseleksi, diuraikan serta dianalisis untuk selanjutnya dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan dan dirumuskan secara sistematis sesuai dengan pokok bahasan melalui pendekatan yang dipergunakan pada penelitian ini.

⁶ Fikri Hadi, Budi Endarto, Farina Gandryani. "Tinjauan Yuridis *Green Bond* Sebagai Pembiayaan Energi Baru Terbaru Di Indonesia" *Jurnal Rechts Vinding* 11, no. 3 (2022): 393.

⁷ Badan Riset dan Inovasi Nasional. *Indonesia Post-Pandemic Outlook: Rethinking Health and Economics Post-COVID-19*. (Jakarta: Penerbit BRIN, 2022), 265.

⁸ Irwansyah. *Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*. (Yogyakarta: Mirra Buana Media, 2021), 36.

PEMBAHASAN

Sekilas tentang *Green Bond*

Pasar modal merupakan lembaga yang memobilisasi dana masyarakat dengan menyediakan sarana atau tempat untuk mempertemukan penjual dan pembeli dana jangka panjang yang disebut efek.⁹ Instrumen pasar modal yang diperdagangkan berbentuk surat-surat berharga atau efek yang dapat diperjual belikan kembali oleh pemiliknya, baik instrumen pasar modal bersifat kepemilikan atau bersifat utang. Instrumen pasar modal yang bersifat kepemilikan diwujudkan dalam bentuk saham, sedangkan yang bersifat utang diwujudkan dalam bentuk obligasi (*bond*).¹⁰ Obligasi atau dalam Bahasa Inggris disebut sebagai *bond* ialah pengakuan instrumen utang yang diterbitkan oleh pemerintah, korporasi maupun lembaga lain sebagai debitur (pihak yang berutang) dengan nilai nominal tertentu dan mampu membayar bunga secara berkala berdasarkan persentase tetap tertentu.¹¹

Seiring dengan perkembangan zaman, pembangunan di berbagai belahan dunia tidak hanya berorientasi pada keuntungan atau *profit* semata. Aspek keberlanjutan seperti halnya terkait dengan lingkungan menjadi atensi baik oleh pemangku kebijakan publik maupun pelaku pasar itu sendiri, tak terkecuali di Indonesia. Terlebih lagi, berbagai arah kebijakan di Indonesia telah berparadigma terhadap pembangunan berkelanjutan, baik dimasukkannya konsep perekonomian nasional berwawasan lingkungan dalam Pasal 33 ayat (4) UUD NRI 1945 hasil perubahan serta lahirnya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Otoritas Jasa Keuangan pada akhirnya menerbitkan *Roadmap* Keuangan Berkelanjutan 2015-2019 yang diterbitkan pada Desember 2014. Dengan berlandaskan pada *Roadmap* Keuangan Berkelanjutan 2015-2019, pada akhirnya terbit Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Nomor. 60/POJK.04/2017 tentang Penerbitan dan Persyaratan Efek Bersifat Utang Berwawasan Lingkungan/*Green Bond* (yang selanjutnya disingkat sebagai POJK Green Bond).¹²

Pada perkembangannya, POJK tersebut diubah melalui Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2023 Tentang Penerbitan Dan Persyaratan Efek Bersifat Utang Dan Sukuk Berlandaskan Keberlanjutan. Istilah *Green Bond* pada peraturan tersebut disebutkan dalam Pasal 1 angka 3 sebagai Efek Bersifat Utang Berwawasan Lingkungan (*green bond*) atau EBUS Lingkungan, yang dana hasil penerbitannya digunakan untuk pembiayaan atau pembiayaan ulang kegiatan usaha berwawasan lingkungan. Pada Pasal 8, disebutkan bahwa EBUS ini dapat digunakan pada kegiatan yang salah satunya terkait dengan energi terbarukan, efisiensi energi dan transportasi ramah lingkungan.

⁹ Ana Rokhmatussa'dyah dan Suratman. *Hukum Investasi & Pasar Modal*. (Jakarta: Sinar Grafika, Jakarta, 2010), 165.

¹⁰ Aminatuz Zahroh, "Instrumen Pasar Modal", *Iqtishoduna: Jurnal Ekonomi Islam* 5, no.1 (2015): 52.

¹¹ Ninda Novita. "Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Peringkat Obligasi Pada Perusahaan Non Keuangan Di BEI Tahun 2013-2016". *Jurnal Ekobis Dewantara* 1, no. 1 (2018): 86.

¹² Budi Endarto, et.al., "Politik Hukum *Green Bond* di Indonesia", *Bina Hukum Lingkungan* 7, no. 1 (2022): 7-11.

Pada dasarnya, *green bond* sama halnya dengan obligasi pada umumnya. Peminjam dapat berupa pemerintah, lembaga atau perusahaan yang menerbitkan obligasi untuk mendapatkan pembiayaan suatu proyek. Perbedaan ialah bahwa tujuan penerbitan *green bond* lebih spesifik bila dibandingkan dengan obligasi pada umumnya. *Green bond* ialah suatu instrumen dalam rangka pendanaan proyek ramah lingkungan, sehingga di Indonesia, *green bond* lazimnya disebut sebagai obligasi berwawasan lingkungan.¹³ Pokok – pokok pengaturan yang diatur dalam POJK *Green Bond* yakni :

1. Penerbitan *green bond* hanya dapat dilakukan untuk membiayai atau membiayai ulang Kegiatan Usaha Berwawasan Lingkungan (KUBL);
2. Kegiatan usaha atau kegiatan lain yang dapat dibiayai dari penerbitan *green bond*;
3. Kewajiban emiten untuk mendapatkan pendapat atau penilaian dari Ahli Lingkungan sesuai kompetensi atas kegiatan usaha dan kegiatan lain yang dibiayai oleh penerbitan *green bond*;
4. Penggunaan dana hasil Penawaran Umum *green bond*;
5. Kewajiban yang harus dilakukan emiten dalam hal *green bond* tidak lagi menjadi efek utang berwawasan lingkungan.

Lahirnya *Green Bond* di Indonesia selain membuka alternatif yang ditawarkan kepada investor juga merupakan wujud komitmen Indonesia dalam rangka partisipasi tercapainya sejumlah rumusan tujuan pembangunan berkelanjutan sebagaimana diformulasikan dalam SDGs oleh PBB yang juga telah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia. Pengalaman dari keberhasilan beberapa negara mengembangkan *green bond* sebagai instrumen di pasar modal, sekiranya dapat dijadikan pelajaran bagi Indonesia. Salah satunya yang terjadi di Tiongkok dimana hasil penelitian yang dilakukan oleh Jiahui Chen, Lun Li, Dechun Yang and Zuogong Wang secara umum terlihat hasilnya bahwa *green finance* untuk pembangunan berkelanjutan memiliki dampak positif yang konstan dalam jangka pendek. Meskipun dalam perkembangan *green finance* saat ini masih menghadapi masalah seperti struktur tunggal, ketidaksempurnaan keterbukaan informasi, tingkat pengembalian rendah, jatuh tempo panjang dan resiko yang tinggi.¹⁴ Selanjutnya Jiahui Chen merekomendasikan yang pada dasarnya sama dengan kondisi *green finance* di Indonesia, bahwa diperlukan pengembangan standar terpadu, norma dan sistem statistik *green finance* dan sistem dasar lainnya harus secara bertahap disempurnakan dan diperjelas bersama dengan pengembangan dan perbaikan terus-menerus pada praktik pasar.¹⁵

Demikian pula beberapa kasus pengembangan *green bond* di Afrika Selatan khususnya yang berkaitan dengan pembiayaan aspek transportasi. *Green Bond* pertama di Afrika Selatan diterbitkan pada tahun 2014 oleh Kota Johannesburg (COJ) senilai R1,5 miliar (COJ 2014). Hasil

¹³ Budi Endarto, Fikri Hadi dan Nur Hidayatul Fithri, *Karakteristik, Arah Kebijakan, & Politik Hukum Pengembangan Green Bond Di Indonesia*. (Yogyakarta: CV. Kyta Jaya Mandiri, 2022), 42.

¹⁴ Jiahui Chen, Lun Li, Dechun Yang and Zuogong Wang, "The Dinamic Impact of Green Finance and Renewable Energy in China", *Frointiers in Enverironmental Science*, 10 (2022): 16.

¹⁵ *Ibid*

dari penerbitan obligasi dialokasikan untuk mendanai *Green projects* seperti transportasi rendah karbon serta tindakan penghematan energi bagi penduduk seperti pemanas air tenaga surya (COJ 2014). Keberhasilan *green bond* ini membuat kota Johannesburg diakui di Perjanjian Paris untuk mengatasi perubahan iklim serta menerima C40 Cities Award untuk *green bond* (COJ 2014).¹⁶ Selanjutnya Pada tahun 2017, Kota Cape Town menjadi kota kedua di negara tersebut yang mengeluarkan *green bond*. Ini juga merupakan obligasi hijau pertama di negara itu yang terdaftar di segment hijau Johannesburg Stock Exchange (JSE) senilai R1 miliar (JSE 2017).¹⁷ Terdapat peningkatan minat investor atas obligasi hijau ini karena Invest Cape Town Initiative yang menyatukan berbagai pemangku kepentingan seperti CBI, Rand Merchant Bank, City of Cape Town, Cape Chamber of Commerce serta investor internasional.

Selain itu, beberapa obligasi hijau juga telah diterbitkan dari sektor swasta Afrika Selatan. Hal ini sebagian besar disebabkan oleh segmen obligasi hijau JSE yang telah memungkinkan investor untuk berkontribusi dalam meningkatkan modal untuk proyek-proyek yang berkelanjutan dan terkait lingkungan. Growth Point Properties adalah salah satu perusahaan *real estate* pertama di Afrika Selatan yang dimana pada tahun 2018 menerbitkan obligasi hijau di JSE sebesar R1 miliar yang hasilnya dialokasikan untuk efisiensi energi dan gedung perkantoran hijau (Growth Point Properties 2018). Selanjutnya, pada tahun 2019, Nedbank menjadi bank korporasi pertama di negara tersebut yang menerbitkan obligasi hijau senilai R1,7 miliar dan hasilnya dialokasikan untuk proyek energi terbarukan di dalam negeri (JSE 2019).¹⁸

Sebagai catatan akhir, Nomhle Ngwenya & Mulala Danny Simstele menjelaskan bahwa keberhasilan pengembangan *green bond* tersebut dimulai sejak pemerintah Afrika Selatan telah menyatakan komitmennya untuk memerangi perubahan iklim dengan mengembangkan kebijakan perubahan iklim utama dalam dekade terakhir ini. Ini termasuk Kebijakan Nasional Respons Perubahan Iklim (NCCRP 2011), Kebijakan Nasional Respons Perubahan Iklim Nasional (2011) serta draf Strategi Adaptasi Perubahan Iklim Nasional Afrika Selatan (2019).

Untuk memungkinkan transisi menuju masyarakat rendah karbon, Departemen Lingkungan Hidup, Kehutanan dan Perikanan (DEFF) dan departemen terkait lainnya telah menyoroti kebutuhan untuk meningkatkan sumber daya keuangan dari sektor swasta (DEFF 2011). Salah satu mekanisme pembiayaan ini adalah *green bond* yang telah mendapatkan minat yang signifikan dari investor lokal dan internasional dalam tujuh tahun terakhir ini yang khusus mendanai *green projects* di Afrika Selatan.

Dari pengalaman pengembangan *green bond* secara umum di Tiongkok serta pengembangan *green bond* untuk pembangunan transportasi di Afrika Selatan, dapat memberikan gambaran prospek pembangunan *green bond* di Indonesia. Setidaknya di

¹⁶ Nomhle Ngwenya & Mulala Danny Simstele, "Unbundling of the Green Bond Market in the Economic Hubs of Africa: Case Study of Kenya, Nigeria and South Africa", *Development Southern Africa* 37, issue 6 (2020), 896.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

Indonesia dapat menggunakan pengalaman di kedua negara tersebut sebagai acuan *best practice* dalam mendorong pengaturan serta pedoman-pedoman teknis penerbitan *green bond* sebagai model pembiayaan serta mewujudkan komitmen penurunan emisi gas rumah kaca sebagaimana yang diruangkan dalam Undang-undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Ratifikasi Paris Agreement.

Pendanaan Konversi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai Melalui *Green Bond*

Sebagaimana dijelaskan pada bagian pendahuluan, dalam rangka percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai di Indonesia, Presiden Joko Widodo menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019. Salah satu latar belakang lahirnya Perpres tersebut bila merujuk konsideran pada Perpres ialah bahwa untuk mencapai peningkatan efisiensi, ketahanan dan konservasi energi serta mewujudkan energi bersih dengan kualitas udara bersih serta ramah lingkungan. Terlebih lagi terdapat sejumlah kesepakatan internasional yang telah diratifikasi Indonesia terkait dengan aspek lingkungan. Di antaranya ialah *Sustainable Development Goals* (SDGs) yang digagas oleh PBB dan turut disetujui oleh Indonesia. Komitmen Pemerintah Indonesia tersebut terimplementasi dengan disahkannya Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan.

Di samping SDGs, Indonesia juga turut menyepakati sejumlah kesepakatan internasional, salah satunya ialah *Paris Agreement of The United Nations Framework Convention on Climate Change* (Paris Agreement) mengenai mitigasi, adaptasi dan keuangan perubahan iklim yang diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016. Perjanjian tersebut menyepakati untuk menahan peningkatan pemanasan global di bawah 2°C serta melanjutkan langkah dalam rangka menekan kenaikan temperatur ke 1,5°C.¹⁹ Dengan diratifikasinya perjanjian tersebut, maka hal tersebut membawa konsekuensi bagi Indonesia. Salah satunya ialah bahwa Indonesia harus melakukan upaya perubahan iklim, yang salah satunya melalui pembatasan kendaraan berbahan bakar minyak. Ini pula yang menjadi konsideran lahirnya Perpres Nomor 55 Tahun 2019, dimana disebutkan pada bagian menimbang huruf a, bahwa komitmen Indonesia menurunkan emisi gas rumah kaca menjadi salah satu alasan didorongnya percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai yang diatur dalam Perpres tersebut.

Perpres tersebut memberikan arah serta gambaran teknis dalam rangka percepatan program kendaraan bermotor listrik, termasuk salah satunya ialah terkait dengan insentif. Pemerintah menyadari bahwa peralihan energi dari energi fosil seperti minyak bumi ke energi baru dan terbarukan membutuhkan pembiayaan. Oleh karena itu, Perpres Nomor 55 Tahun

¹⁹ Faris Faza Ghaniyyu dan Nurlina Husnita, "Upaya Pengendalian Perubahan Iklim Melalui Pembatasan Kendaraan Berbahan Bakar Minyak Di Indonesia Berdasarkan Paris Agreement", *Morality : Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2021): 113.

2019 memberikan teknis pemberian insentif pada Bab III terkait Pemberian Insentif, Pasal 17 sampai Pasal 21.

Pada Pasal 17 ayat (1) dan ayat (2) disebutkan bahwa pemberian insentif tersebut dilakukan oleh Pemerintah Pusat serta Pemerintah Daerah baik berupa insentif fiskal maupun insentif non fiskal. Sedangkan pada Pasal 19 menyebutkan 14 (empat belas) poin pemberian insentif fiskal terkait percepatan program kendaraan bermotor listrik baik berupa insentif pajak, bea cukai maupun insentif pada bidang produksi. Sedangkan insentif non fiskal disebutkan pada Pasal 20 ayat (1) di antaranya seperti kendaraan bermotor listrik dikecualikan dari pembatasan penggunaan jalan tertentu, pembinaan keamanan dan/atau pengamanan operasional sektor industri.

Perbedaan antara insentif fiskal dan insentif non fiskal ialah insentif fiskal merupakan sejumlah kemudahan yang diberikan oleh pemerintah yang berkaitan langsung dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Kebalikannya, insentif non fiskal merupakan sejumlah kemudahan yang diberikan tidak berkaitan langsung dengan APBN.²⁰

Perpres tersebut pada akhirnya menjadi landasan yuridis bagi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2020 Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai yang merupakan aturan teknis konversi kendaraan bermotor listrik berbasis baterai di Indonesia.

Konversi kendaraan bermotor dari yang semula menggunakan bahan bakar fosil (minyak bumi) ke bahan bakar energi terbarukan seperti tenaga listrik berbasis baterai mempunyai tantangan tersendiri, diantaranya pada aspek pembiayaan. Sejumlah peralatan yang menunjang kendaraan listrik kebanyakan masih diimpor. Salah satunya ialah bahan baku baterai yang menjadi media penyimpanan listrik.²¹ Oleh sebab itu, bantuan berupa insentif merupakan suatu keniscayaan dalam proses peralihan energi tersebut.

Terkait dengan konversi sepeda motor, Pemerintah telah menetapkan bahwa biaya konversi paling tinggi ialah senilai Rp17.000.000 (tujuh belas juta rupiah) untuk sepeda motor dengan kapasitas mesin 110 cc (seratus sepuluh sentimeter kubik) sampai dengan 150 cc (seratus lima puluh sentimeter kubik) yang tertuang dalam Pasal 3 ayat (3) Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 3 Tahun 2023 tentang Pedoman Umum Bantuan Pemerintah dalam Program Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai. Dari biaya konversi tersebut, pada ayat (4) disebutkan

²⁰ Kartika Putri Kumalasari dan Achmad Chandra Wicaksana, "Implementasi Tax Holiday Dalam Rangka Peningkatan Foreign Direct Investment (FDI) Dan Tenaga Kerja Di Indonesia" *Fair Value : Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan* 4, no. 3 (2021) : 572.

²¹ Sindonews.com, "Sebagian Bahan Baku Baterai Kendaraan Listrik Akan Diimpor dari China", *Seputar Indonesia*, 2023, <https://ekbis.sindonews.com/read/889247/34/sebagian-bahan-baku-baterai-kendaraan-listrik-akan-diimpor-dari-china-1663571392>.

bahwa Pemerintah memberikan potongan biaya konversi senilai Rp7.000.000 (tujuh juta rupiah) untuk setiap sepeda motor Konversi.

Pemerintah juga telah menetapkan sejumlah target bantuan yang dituangkan pada Peraturan Menteri ESDM tersebut. Pada ayat (6) disebutkan bahwa pada Tahun Anggaran 2023 ditargetkan paling banyak 50.000 (lima puluh ribu) unit dan pada Tahun Anggaran 2024 meningkat menjadi 150.000 (seratus lima puluh ribu) unit. Oleh karena itu, sebagai komitmen yang dituangkan dalam Peraturan Menteri ESDM tersebut, Pemerintah telah menganggarkan Rp 1,4 Triliun untuk program subsidi konversi motor listrik berbasis baterai. Namun dalam jangka panjang, Pemerintah seyogyanya juga memikirkan bahwa pemberian subsidi atas biaya konversi kendaraan tersebut tidak semata-mata mengandalkan dana yang bersumberkan dari dana negara semata. Skema-skema lain seyogyanya harus dipertimbangkan. Salah satu skema lain yang dapat dipergunakan adalah melalui *green bond*.

Sebagaimana yang disebutkan pada sub pembahasan sebelumnya bahwa *Green bond* atau obligasi hijau ialah suatu instrumen dalam rangka pendanaan proyek ramah lingkungan. Ada sejumlah hal yang mendasari *green bond* sebagai salah satu skema pembiayaan konversi motor listrik berbasis baterai.

Pertama, dari sudut pandang teoritik bahwa *green bond* atau obligasi hijau sebagai instrumen keuangan di pasar modal merupakan suatu instrumen keuangan yang diberikan dalam rangka digunakan untuk membiayai penanggulangan kerusakan lingkungan atau mengubah suatu lingkungan yang panas menjadi dingin ataupun hijau.²²

Kedua secara yuridis, *Green Bond* yang diatur dalam Peraturan OJK Nomor 18 Tahun 2023 menyebutkan secara tegas pada Pasal 6 bahwa *Green Bond* hanya dapat dilakukan untuk tujuan pembiayaan dan/atau pembiayaan ulang atas Kegiatan Usaha Berwawasan Lingkungan (KUBL). Adapun penjabaran dari KUBL yang dimaksud pada Pasal 6 disebutkan dalam Pasal 8. Pada Pasal tersebut, setidaknya ada sejumlah KUBL yang erat kaitannya dengan konversi motor listrik berbasis baterai, yakni: energi terbarukan, pencegahan dan pengendalian polusi, transportasi ramah lingkungan, dan produk yang dapat mengurangi penggunaan sumber daya dan menghasilkan lebih sedikit polusi. Bahkan terkait dengan transportasi ramah lingkungan, dijelaskan pada penjelasan pada POJK tersebut bahwa yang dimaksud dengan "transportasi ramah lingkungan" salah satunya ialah transportasi listrik. Sehingga secara yuridis, *green bond* dapat digunakan sebagai sumber pembiayaan dalam rangka konversi motor listrik baterai.

Ketiga, bila melihat perkembangan *green bond* dewasa ini, sejumlah data menunjukkan bahwa minat masyarakat maupun pertumbuhan penerbitan *green bond* kian positif. Pada beberapa tahun terakhir terdapat peningkatan penerbitan *green bond* atau *green sukuk* baik dilakukan industri perbankan maupun korporasi. Sebagai contoh yang dilakukan oleh Bank

²² Abdul Syukur At-Tibasiy, Fadly Mane, Indah Yuliana, "Mekanisme *Green Bond* di Indonesia", *Al-Amwal: Jurnal Ekonomi Dan Perbankan Syari'ah* 11, no. 2 (2019) : 260.

Rakyat Indonesia (BRI), yang menerbitkan obligasi Berwawasan Lingkungan Berkelanjutan I. BRI menargetkan bahwa aksi yang dilakukannya dapat menghimpun dana senilai Rp. 15 triliun (lima belas triliun rupiah) dengan jumlah emisi tahap 1 (pertama) di tahun 2022 sebesar Rp. 5 triliun (lima triliun rupiah). Aksi korporasi tersebut sekaligus sebagai upaya mengukuhkan BRI sebagai pemimpin pasar atau *market leader* pada penerapan *Environmental, Social, & Sustainability* (ESG) di Indonesia.²³

Dari ketiga landasan tersebut di atas, maka tampak bahwa *green bond* dapat menjadi salah satu opsi pendanaan dalam rangka konversi motor listrik berbasis baterai. Terlebih lagi secara yuridis, pada POJK *Green Bond* memang telah disebutkan bahwa *green bond* dapat menjadi salah satu instrumen pada pembiayaan kegiatan terkait pembangunan transportasi ramah lingkungan yang salah satunya ialah motor listrik. Dari situ lah, terdapat celah bagi *green bond* untuk masuk sebagai salah satu pembiayaan program konversi motor listrik berbasis baterai.

Arah Kebijakan *Green Bond* sebagai Pendanaan Konversi Kendaraan Listrik di Masa Depan: Peluang dan Tantangan

Indonesia menempati posisi strategis dalam peta industri kendaraan listrik (EV) global, didorong oleh kepemilikan cadangan nikel terbesar di dunia yang mencakup *approximately* 52% dari total cadangan global. Potensi sumber daya alam ini membuka peluang yang signifikan bagi Indonesia untuk menjadi produsen utama baterai kendaraan listrik (*EV battery* dan *lithium battery*).²⁴ Momentum ini semakin kuat seiring dengan komitmen internasional untuk mencapai *Net Zero Emission* (NZE) pada tahun 2060, yang mendorong transisi dari kendaraan konvensional ke kendaraan listrik. Indonesia berupaya memanfaatkan peluang ini sebagai strategi untuk melakukan lompatan ekonomi, menghindari jebakan pendapatan menengah (*middle-income trap*), dan beralih status menjadi negara maju.

Sebagai implementasi dari visi tersebut, Pemerintah Indonesia telah merumuskan strategi besar melalui Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*). Kebijakan ini berfokus pada penciptaan ekosistem kendaraan listrik dan baterai yang komprehensif. Target jangka panjangnya adalah membangun ketergantungan global terhadap produk industri Indonesia, mengikuti model kesuksesan Taiwan dalam industri chip dan Korea Selatan dalam komponen digital. Ambisi ini didasari oleh keyakinan akan potensi besar Indonesia, sebagaimana ditekankan oleh Presiden Joko Widodo, khususnya dalam membangun rantai pasok baterai yang terintegrasi.

²³ Bank Rakyat Indonesia, "Terbitkan *Green Bond*, BRI Ajak Masyarakat Berinvestasi Sekaligus Selamatkan Bumi", BRI, 2023, https://bri.co.id/test/-/asset_publisher/G3x3P8wG7JRn/content/terbitkan-green-bond-bri-ajak-masyarakat-berinvestasi-sekaligus-selamatkan-bumi.

²⁴ Dicky Dwi Radhica, Raden Ambara Arya Wibisana, "Proteksionisme Nikel Indonesia dalam Perdagangan Dunia", *Cendekia Niaga : Journal of Trade Development and Studies* 7, no. 1 (2023): 74. <https://doi.org/10.52391/jcn.v7i1.821>.

Pembangunan ekosistem EV telah menarik minat sejumlah perusahaan manufaktur internasional, seperti BYD Co Ltd., Wuling Motors, Hyundai, NETA Auto, Chery, dan Tesla. Pemerintah menyambut investasi dengan syarat adanya kolaborasi dan alih teknologi (*technology transfer*) dengan perusahaan swasta nasional maupun Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Keterlibatan para pemain global ini diharapkan dapat mendorong percepatan penguasaan teknologi dalam negeri.²⁵

Meskipun prospeknya cerah, pengembangan EV di Indonesia menghadapi beberapa tantangan signifikan. Tantangan utamanya ialah biaya konversi sepeda motor listrik yang tinggi, yakni sebesar 17 juta rupiah per sepeda motor. Di samping itu, tingginya harga kendaraan listrik di pasar domestik disebabkan oleh struktur perpajakan yang kompleks untuk unit impor (*Completely Built-Up/CBU*). Instrumen pajak seperti Bea Masuk (PIB) dan sebagainya membuat harga kendaraan listrik menjadi mahal dan berdampak pada rendahnya minat beli masyarakat.

Untuk mengatasi ini, pemerintah telah memberikan berbagai insentif, baik bagi konsumen maupun industri. Bagi konsumen, insentif berupa pemotongan PPN hingga 10%, PPnBM 0%, dan BBNKB 0% (sesuai aturan daerah) telah diterapkan, khusus untuk kendaraan yang memenuhi Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN). Sementara bagi industri, tersedia fasilitas seperti *tax holiday*, *tax allowance*, pembebasan bea masuk, dan *super tax deduction* untuk kegiatan penelitian dan pengembangan.

Pemerintah juga tengah mengkaji sejumlah alternatif pendanaan yang dapat digunakan dalam rangka program peralihan energi menuju energi ramah lingkungan, termasuk implementasinya ke peralihan ke kendaraan listrik. Oleh sebab itu, *green financing* seperti *green bond* seyogyanya dapat menjadi alternatif.

Secara kebijakan nasional, *Green Financing* dan *Sustainable Finance* tengah gencar digalakkan oleh pemangku kebijakan di Indonesia. *Green Financing* di Indonesia dimaknai sebagai suatu mekanisme pembiayaan atau pemberian pinjaman kepada para pelaku usaha yang ramah lingkungan.²⁶ Implementasi salah satunya ialah *green bond*. Kebijakan *green financing* merupakan alternatif pendanaan ataupun pemberian pinjaman di Indonesia dalam rangka mewujudkan program pembangunan yang berkelanjutan.²⁷ Adapun yang dimaksud dengan *Sustainable Finance* atau Keuangan Berkelanjutan ialah penerapan pengelolaan kredit untuk menyediakan pendanaan serta investasi untuk semua faktor industri jasa keuangan melalui penyertaan risiko ekonomi, sosial, serta lingkungan secara berkelanjutan.²⁸

²⁵ Kementerian Komunikasi dan Digital, "Peluang dan Tantangan Ekosistem Kendaraan Listrik di Indonesia", Indonesia.Go.Id : Portal Informasi Indonesia, 2023, <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/7386/peluang-dan-tantangan-ekosistem-kendaraan-listrik-di-indonesia?lang=1>.

²⁶ Elfady Krisna Bayu, Nova Novita, "Analisis Pengungkapan Sustainable Finance dan *Green Financing* Perbankan di Indonesia" *Jurnal Keuangan dan Perbankan* 18, no. 2 (2021): 59.

²⁷ Tia Yuliawati, Asni Mustika Rani, Allya Roosallyn Assyofa, "Efektivitas Implementasi *Green Financing* Sebagai Alternatif Pembiayaan Berkelanjutan Bagi UMKM Sektor Industri Pengolahan Alas Kaki Di Kota Bandung", *Jurnal Manajemen dan Bisnis (Performa)* 14, no. 2 (2017): 152-162.

²⁸ Elfady Krisna Bayu, *Op.Cit*, 58.

Tim *Sustainable Finance* Departemen Internasional dan Tim Lintas Sektor *Sustainable Finance* Otoritas Jasa Keuangan telah merilis Roadmap Keuangan Berkelanjutan tahap II tahun 2021-2025. Pada Roadmap tersebut, dijelaskan bahwa pada Roadmap sebelumnya, tampak bahwa Indonesia sebagai pendiri dan anggota dari Sustainable Banking Network (SBN) IFC World Bank telah berhasil meraih sejumlah capaian terkait dengan *Green Financing*. Salah satu yang fundamental ialah dengan disahkannya Peraturan OJK No. 51/POJK.03/2017 terkait dengan Ketentuan mengenai Keuangan Berkelanjutan dan Peraturan OJK No. 60/POJK.04/2017 terkait dengan *Green Bond* pada tahun 2017. Di tahun berikutnya yakni 2018, Pemerintah melakukan penerbitan pertama *Green Bond*/Sukuk. Berdasarkan data yang dikutip dari Roadmap tersebut, Peraturan ini telah dimanfaatkan untuk mengeluarkan obligasi hijau senilai USD3,72 miliar.²⁹ Keberhasilan tersebut turut membawa perubahan ke arah regulasi dengan terbitnya Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2023 Tentang Penerbitan Dan Persyaratan Efek Bersifat Utang Dan Sukuk Berlandaskan Keberlanjutan yang menggantikan POJK Nomor 60 Tahun 2017.

Lahirnya *Green Financing* maupun *Sustainable Finance* tersebut tidak lepas dari lahirnya Paris Agreement 2015 terkait perubahan iklim serta teretusnya SDGs yang digagas oleh PBB. Indonesia sebagai negara yang menyepakati perjanjian tersebut berkomitmen untuk turut serta menyukseskan kedua hal tersebut, salah satunya pada bidang keuangan melahirkan konsep *green financing* dan *sustainable finance*. Adapun prioritas Pengembangan Roadmap Tahap II yakni : a.) pengembangan taksonomi hijau, b.) implementasi aspek Lingkungan, Sosial, dan Tata Kelola (LST), c.) pengembangan program riil, d.) inovasi produk dan layanan keuangan berkelanjutan, e.) kampanye nasional keuangan berkelanjutan.

Saat ini Pemerintah tengah menggalakkan program konversi kendaraan berbahan bakar fosil (minyak bumi) menuju listrik yang berbasis baterai. Hal tersebut sejalan juga didasarkan pada Paris Agreement dalam rangka menurunkan emisi kendaraan yang berdampak terhadap perubahan iklim. Namun untuk saat ini, Pemerintah masih memfokuskan pada konversi menuju motor listrik berbasis baterai. Implementasinya dengan memberikan insentif berupa bantuan Rp7 juta (tujuh juta rupiah) untuk setiap konversi motor listrik berbasis baterai. Pemerintah menargetkan setidaknya terdapat 50.000 (lima puluh ribu) unit sepeda motor yang dikonversi.

Pemerintah masih belum memberikan subsidi kepada konversi mobil listrik karena didasarkan pada sejumlah hal. *Pertama*, Pemerintah masih menggencarkan program konversi motor listrik berbasis baterai agar minat masyarakat terhadap konversi motor listrik meningkat. Bila minat tersebut meningkat, barulah Pemerintah juga mensosialisasikan program konversi mobil listrik. *Kedua*, karena pengerjaan konversi mobil listrik jauh lebih rumit dibandingkan konversi motor listrik. *Ketiga*, ialah terkait aspek pembiayaan. Harga atau biaya untuk melakukan konversi mobil listrik tergolong sangat tinggi. Akibatnya, perhitungan

²⁹ Otoritas Jasa Keuangan, *Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II (2021 - 2025)*, Jakarta, 2021, 15.

keekonomian konversi mobil listrik belum tercapai.³⁰ Sebagai perbandingan, terkait konversi motor listrik, Pemerintah telah menetapkan bahwa biaya konversi paling tinggi ialah senilai Rp17.000.000 (tujuh belas juta rupiah). Sedangkan konversi mobil listrik dapat mencapai ratusan juta rupiah.

Walaupun Pemerintah belum mengucurkan insentif seperti subsidi, namun Pemerintah telah menetapkan aturan sebagai regulasi bagi bengkel yang ingin melakukan konversi mobil konvensional ke mobil listrik berbasis baterai. Peraturan yang dimaksud ialah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Di antara hal yang diatur ialah ketentuan cara untuk melakukan konversi, standar yang harus dimiliki oleh bengkel konversi, hingga komponen-komponen yang perlu diubah dan melakukan uji tipe.

Dengan adanya peraturan tersebut, menunjukkan bahwa Pemerintah merencanakan untuk memperluas program konversi kendaraan listrik dalam arti tidak hanya meliputi sepeda motor semata, melainkan juga pada kendaraan bermotor lainnya seperti mobil. Namun terdapat tantangan yang harus dihadapi dalam program konversi kendaraan listrik berbasis baterai selain sepeda motor. Salah satunya ialah terkait pembiayaan.

Inilah yang menjadi peluang bagi *Green Bond* untuk menjadi salah satu skema pembiayaan dalam rangka konversi kendaraan listrik berbasis baterai ke depan. Terlebih, sebagaimana yang dijelaskan pada sub pembahasan sebelumnya bahwa *Green Bond* memang di desain untuk membiayai sejumlah kegiatan yang berkelanjutan seperti pembiayaan pada program transportasi listrik.

Sebelum menggencarkan program pembiayaan konversi kendaraan listrik berbasis baterai di masa yang akan datang melalui skema *green bond*, terdapat sejumlah hal yang harus diperhatikan, khususnya oleh pemangku kebijakan. Di antara terkait dengan pembangunan ekosistem keuangan berkelanjutan. Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II telah menyebutkan sebanyak 7 (tujuh) komponen keuangan berkelanjutan. Disebutkan bahwa komponen paling awal yang harus disiapkan ialah terkait kebijakan (*policy*), di mana pemangku kebijakan harus menyediakan pengembangan berbagai *policy* guna mendukung *sustainable finance*.³¹ Agar tercapainya ketujuh komponen tersebut, Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II menyebutkan sejumlah prioritas dalam penerapan ekosistem tahap II, yakni pengembangan taksonomi hijau, implementasi aspek Lingkungan, Sosial, dan Tata Kelola (LST), pengembangan program riil, inovasi produk dan layanan keuangan berkelanjutan, kampanye nasional keuangan berkelanjutan.

³⁰ Liputan6.com, "Alasan Pemerintah Belum Beri Subsidi untuk Konversi Mobil Listrik", Liputan 6, 2023, <https://www.liputan6.com/otomotif/read/5314559/alasan-pemerintah-belum-beri-subsidi-untuk-konversi-mobil-listrik>.

³¹ Adapun ketujuh komponen tersebut berdasarkan Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II yakni aspek kebijakan, produk, infrastruktur pasar, koordinasi Kementerian/Lembaga (K/L) terkait, dukungan Non-Pemerintah, Sumber Daya Manusia dan *Awareness*.

Kunci dari keberhasilan program tersebut ialah adanya investasi pada *sustainable finance* tersebut. Bila dikaji dari sudut pandang aspek hukum investasi, maka suatu investasi seyogyanya harus didukung oleh sejumlah aspek. Salah satu aspek tersebut ialah kerangka hukum yang kokoh, dalam hal ini ialah penataan hukum di bidang investasi, khususnya terkait *sustainable finance*, termasuk di dalamnya *green bond* tersebut. Tujuannya ialah untuk memberikan perlindungan hukum serta kepastian hukum bagi para investor yang diharapkan akan meningkatkan *trust* atau kepercayaan para investor tersebut.³²

Perhatian utama dalam pembahasan ini adalah potensi *green bond* sebagai instrumen pendukung percepatan program kendaraan listrik. Hal ini sejalan dengan Pasal 3 Perpres No. 55 Tahun 2019. Skema insentif konversi kendaraan listrik sendiri telah diatur lebih teknis dalam Peraturan Menteri ESDM No. 3 Tahun 2023. Namun, *green bond* menawarkan skema pembiayaan yang lebih luas dan berkelanjutan dibandingkan anggaran subsidi pemerintah. Instrumen ini memungkinkan pelibatan pasar modal untuk mendanai proyek-proyek ramah lingkungan, termasuk konversi kendaraan, sehingga dapat mempercepat pencapaian target pemerintah.

Pada sisi lain, insentif juga dapat diberikan kepada *green bond*. POJK *Green Bond* telah menyebutkan bahwa OJK dapat memberikan insentif bagi emiten yang menerbitkan *Green Bond*. Pemberian insentif tersebut ditetapkan dengan penetapan OJK. Inilah yang menjadi tantangan ke depan untuk membuat *green bond* semakin atraktif sehingga dapat menjadi salah satu skema pembiayaan konversi kendaraan listrik berbasis baterai ke depan. Secara kelembagaan, pemberian insentif tidak hanya melibatkan lembaga OJK semata, melainkan juga lembaga lain.

Salah satu cara untuk membuat *green bond* lebih atraktif ialah dengan memberikan insentif pajak. Hal ini bertujuan untuk mengurangi biaya yang dikeluarkan dalam menerbitkan *green bond*.³³ Dalam hal ini, dukungan tersebut harus dilakukan oleh Pemerintah. Bila merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 57 Tahun 2020, penyelenggaraan fungsi pajak dilakukan oleh Kementerian Keuangan.

Hal ini menunjukkan bahwa lembaga OJK saja tidak cukup, melainkan harus ada koordinasi antar lembaga. Oleh sebab itu OJK menyadari dan telah di wujudkan melalui penyusunan Taksonomi Hijau Indonesia Edisi 1.0-2022 oleh OJK melalui dengan melibatkan kontribusi dari beberapa kementerian yakni Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertanian, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.³⁴

³² Irsan Nasarudin, Indra Surya, *Aspek Hukum Pasar Modal Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011, 32-37.

³³ Sean Kidney, Beate Sonerud, Padraig Oliver, *Growing a Green Bonds Market in China: Reducing Costs and Increasing Capacity for Green Investment while Promoting Greater Transparency and Stability in Financial Markets*. International Institute for Sustainable Development, 2014.

³⁴ Taksonomi Hijau Indonesia (*Indonesia Green Taxonomy*), Otoritas Jasa Keuangan, Edisi 1.0-2022, 02.

Taksonomi Hijau Indonesia Edisi 1.0 -2022 sendiri merupakan amanat yang dirumuskan dalam Roadmap Keuangan Berkelanjutan Tahap II menyebutkan sejumlah prioritas dalam penerapan ekosistem tahap II, yakni pengembangan taksonomi hijau.

Pengertian dari taksonomi hijau adalah klasifikasi aktivitas ekonomi yang mendukung upaya perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup serta mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim. Untuk itu diperlukan klasifikasi sektor/subsektor yang telah dikategorikan hijau untuk menghindari praktik *greenwashing*. Maka klasifikasi sektor hijau menjadi kebutuhan utama dan diharapkan menjadi perantara atas transisi SJK untuk dapat lebih mendorong implementasi keuangan berkelanjutan dalam upaya mitigasi serta adaptasi perubahan iklim di Indonesia. Beberapa hal tersebut menjadi latar belakang penyusunan taksonomi hijau agar tercipta industri jasa keuangan yang ramah lingkungan dan disadari untuk mewujudkan hal tersebut tidak cukup hanya menyampaikan strategi komunikasi yang memberikan citra ramah lingkungan baik pada produk maupun tujuan perusahaan tanpa benar-benar melakukan kegiatan yang berdampak bagi kelestarian lingkungan hidup.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa urgensi taksonomi hijau adalah kebutuhan standarisasi mengenai definisi dan kriteria hijau, kebutuhan monitoring secara berkala dalam implementasi penyaluran kredit, pembiayaan atau investasi ke sektor hijau, serta kebutuhan penyempurnaan pelaporan yang dilakukan Industri Jasa Keuangan.³⁵

Berkaca dari praktik *green bond* di Tiongkok dan Afrika Selatan berkaitan dengan pembiayaan aspek transportasi, maka *green bond* dapat menjadi salah satu penopang dalam program konversi kendaraan listrik di Indonesia kelak. Namun langkah yang harus dilakukan ialah agar dasar hukum *green bond* tersebut diperkuat serta adanya koordinasi dan konsolidasi dengan lembaga-lembaga selain OJK, seperti kementerian-kementerian terkait guna pengembangan *green bond* sebagai skema pembiayaan konversi kendaraan listrik di Indonesia.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dijabarkan, maka dapat disimpulkan bahwa ditinjau dari aspek yuridis, pembiayaan program konversi kendaraan bermotor berbahan bakar fosil menuju kendaraan listrik melalui skema *green bond* mendapatkan legitimasi melalui Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2023 Tentang Penerbitan Dan Persyaratan Efek Bersifat Utang Dan Sukuk Berlandaskan Keberlanjutan yang menyatakan bahwa *Green Bond* hanya dapat dilakukan untuk membiayai atau membiayai ulang Kegiatan Usaha Berwawasan Lingkungan (KUBL). Adapun maksud dari KUBL di antaranya terkait dengan energi terbarukan, pencegahan dan pengendalian polusi, transportasi ramah lingkungan, serta produk yang dapat mengurangi penggunaan sumber daya dan menghasilkan lebih sedikit polusi. Bahkan terkait dengan transportasi ramah

³⁵ *Ibid*, 17-18

lingkungan, dijelaskan pada penjelasan pada pasal POJK tersebut bahwa yang dimaksud dengan “transportasi ramah lingkungan” salah satunya ialah transportasi listrik.

Adapun arah kebijakan penggunaan *green bond* dalam program konversi kendaraan bermotor berbahan bakar fosil menuju kendaraan listrik, bila melihat perkembangan *green bond* saat ini yang kian diminati serta perhitungan perkiraan biaya konversi menuju kendaraan listrik berbasis baterai (baik motor maupun mobil) yang membutuhkan biaya besar, maka seyogyanya *green bond* dapat menjadi salah satu skema alternatif pembiayaan program konversi tersebut, agar tidak hanya bergantung pada skema pembiayaan yang berasal dari APBN. Bila berkaca dari keberhasilan Johannesburg, Afrika Selatan yang melakukan pengembangan transportasi rendah karbon serta tindakan penghematan energi bagi penduduk seperti pemanas air tenaga surya melalui penerbitan obligasi sebagai pendanaan proyek hijau tersebut, maka seyogyanya Indonesia bisa mencontoh keberhasilan tersebut melalui program konversi kendaraan listrik berbasis baterai melalui pendanaan *green bond* yang melibatkan berbagai pihak, termasuk sektor swasta.

Saran

Pengembangan *green bond* sebagai skema pembiayaan konversi kendaraan listrik membutuhkan kolaborasi berbagai pihak, termasuk Pemerintah melalui kementerian-kementerian terkait, lembaga Otoritas Jasa Keuangan serta pihak investor itu sendiri. Penyusunan Taksonomi Hijau Indonesia Edisi 1.0-2022 oleh OJK yang melibatkan sejumlah kementerian merupakan salah satu langkah baik dalam rangka pengembangan taksonomi hijau. Ke depan, langkah-langkah lain juga harus dilakukan guna membuat *green bond* lebih atraktif dan diminati oleh investor yang tertarik berinvestasi pada program konversi kendaraan listrik berbasis baterai. Salah satunya melalui insentif pajak, bea cukai maupun insentif pada bidang produksi yang menjadi ranah Kementerian Keuangan serta penguatan dasar hukum *green bond* itu sendiri yang saat ini masih berlandaskan pada Peraturan OJK semata, sehingga investor mendapatkan suatu kepastian hukum ketika berinvestasi pada *green bond*. Di samping itu, perlu dilakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat dan pelaku pasar mengenai keberadaan *green bond* sebagai salah satu instrumen keuangan yang ramah lingkungan serta penggunaannya yang dapat digunakan untuk konversi kendaraan listrik yang diharapkan semakin meningkatkan ketertarikan masyarakat dan pelaku pasar untuk berinvestasi pada *green bond*, khususnya pada program konversi kendaraan listrik berbasis baterai.

DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Badan Riset dan Inovasi Nasional. *Indonesia Post-Pandemic Outlook: Rethinking Health and Economics Post-COVID-19*. Jakarta: Penerbit BRIN, 2022.
- Endarto, Budi., Fikri Hadi dan Nur Hidayatul Fithri, *Karakteristik, Arah Kebijakan, & Politik Hukum Pengembangan Green Bond Di Indonesia*. Yogyakarta: CV. Kyta Jaya Mandiri, 2022.
- Irwansyah. *Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*. Yogyakarta: Mirra Buana Media, 2021.
- Kidney, Sean., Beate Sonerud, Padraig Oliver, *Growing a Green Bonds Market in China: Reducing Costs and Increasing Capacity for Green Investment while Promoting Greater Transparency and Stability in Financial Markets*. International Institute for Sustainable Development, 2014.
- Nasarudin, Irsan., & Indra Surya, *Aspek Hukum Pasar Modal Indonesia*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2011.
- Rokhmatussa'dyah, Ana & Suratman. *Hukum Investasi & Pasar Modal*. Jakarta: Sinar Grafika, Jakarta, 2010.

Jurnal

- Adi, Emmanuel Ariananto Waluyo., "Optimalisasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Di Indonesia", *Majalah Hukum Nasional* 54, no. 1, (2024). <https://doi.org/10.33331/mhn.v54i1.368>
- At-Tibasiy, Abdul Syukur., Fadly Mane, Indah Yuliana, "Mekanisme Green Bond di Indonesia", *Al-Amwal: Jurnal Ekonomi Dan Perbankan Syari'ah* 11, no. 2 (2019). <http://dx.doi.org/10.24235/amwal.v11i2.4698>.
- Bayu, Elfady Krisna., Nova Novita, "Analisis Pengungkapan Sustainable Finance dan Green Financing Perbankan di Indonesia" *Jurnal Keuangan dan Perbankan* 18, no. 2 (2021). <https://doi.org/10.35384/jkp.v18i2.332>.
- Chen, Jiahui., Lun Li, Dechun Yang and Zuogong Wang, "The Dinamic Impact of Green Finance and Renewable Energy in China", *Frointiers in Enverironmental Science*, 10 (2022). <https://doi.org/10.3389/fenvs.2022.1097181>.
- Endarto, Budi., Fikri Hadi, Nur Hidayatul Fithri, "Politik Hukum *Green Bond* di Indonesia", *Bina Hukum Lingkungan* 7, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.24970/bhl.v7i1.303>.
- Ferawati, Rofiqoh. "Sustainable Development Goals di Indonesia: Pengukuran dan Agenda Mewujudkannya dalam Perspektif Ekonomi Islam", *Kontekstualita : Jurnal Penelitian Sosial Keagamaan* 33, no. 2 (2018). <https://doi.org/10.30631/kontekstualita.v35i02.512>.
- Ghaniyyu, Faris Faza., dan Nurlina Husnita, "Upaya Pengendalian Perubahan Iklim Melalui Pembatasan Kendaraan Berbahan Bakar Minyak Di Indonesia Berdasarkan Paris Agreement", *Morality : Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2021). <http://dx.doi.org/10.52947/morality.v7i1.196>.

- Hadi, Fikri., Budi Endarto, Farina Gandryani, "Tinjauan Yuridis *Green Bond* Sebagai Pembiayaan Energi Baru Terbarukan Di Indonesia" *Jurnal Rechts Vinding* 11, no. 3 (2022). <http://dx.doi.org/10.33331/rechtsvinding.v11i3.984>.
- Irhamasyah, Fahmi. "*Sustainable Development Goals (SDGs)* dan Dampaknya Bagi Ketahanan Nasional". *Jurnal Kajian Lemhanas RI*. 38 (2019). <https://doi.org/10.55960/jlri.v7i2.71>.
- Kumalasari, Kartika Putri., dan Achmad Chandra Wicaksana, "Implementasi Tax Holiday Dalam Rangka Peningkatan Foreign Direct Investment (FDI) Dan Tenaga Kerja Di Indonesia" *Fair Value : Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan* 4, no. 3 (2021). <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v4i3.717>.
- Ngwenya, Nomhle., & Mulala Danny Simstele, "Unbundling of the Green Bond Market in the Economic Hubs of Africa: Case Study of Kenya, Nigeria and South Africa", *Development Southern Africa* 37, issue 6 (2020), 896. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1725446>.
- Novita, Ninda. "Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Peringkat Obligasi Pada Perusahaan Non Keuangan Di BEI Tahun 2013-2016". *Jurnal Ekobis Dewantara* 1, no. 1 (2018).
- Radhica, Dicky Dwi., Raden Ambara Arya Wibisana, "Proteksionisme Nikel Indonesia dalam Perdagangan Dunia", *Cendekia Niaga : Journal of Trade Development and Studies* 7, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.52391/jcn.v7i1.821>.
- Widyawati, RA Laksmi. "Green Building Dalam Pembangunan Berkelanjutan Konsep Hemat Energi Menuju Green Building Di Jakarta", *Jurnal KaLIBRASI* 2, no. 1 (2019). <https://doi.org/10.37721/kal.v13i0.463>.
- Yuliawati, Tia., Asni Mustika Rani, Allya Roosallyn Assyofa, "Efektivitas Implementasi Green Financing Sebagai Alternatif Pembiayaan Berkelanjutan Bagi UMKM Sektor Industri Pengolahan Alas Kaki Di Kota Bandung", *Jurnal Manajemen dan Bisnis (Performa)* 14, no. 2 (2017). <https://doi.org/10.29313/performa.v0i2.3561>.
- Zahroh, Aminatuz. "Instrumen Pasar Modal", *Iqtishoduna: Jurnal Ekonomi Islam* 5, no.1 (2015): 51-65.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan
- Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) Untuk Transportasi Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2020 Konversi Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 3 Tahun 2023 tentang Pedoman Umum Bantuan Pemerintah dalam Program Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai.

Sumber Lain

Bank Rakyat Indonesia, "Terbitkan Green Bond, BRI Ajak Masyarakat Berinvestasi Sekaligus Selamatkan Bumi", BRI, 2023, https://bri.co.id/test/-/asset_publisher/G3x3P8wG7JRn/content/terbitkan-green-bond-bri-ajak-masyarakat-berinvestasi-sekaligus-selamatkan-bumi.

Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral, "Pemerintah Dorong Badan Usaha Untuk Konversi Motor Listrik", Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, 2023. <https://www.esdm.go.id/id/berita-unit/direktorat-jenderal-ketenagalistrikan/pemerintah-dorong-badan-usaha-untuk-konversi-motor-listrik>.

Kementerian Komunikasi dan Digital, "Peluang dan Tantangan Ekosistem Kendaraan Listrik di Indonesia", Indonesia.Go.Id : Portal Informasi Indonesia, 2023, <https://indonesia.go.id/kategori/editorial/7386/peluang-dan-tantangan-ekosistem-kendaraan-listrik-di-indonesia?lang=1>.

Liputan6.com, "Alasan Pemerintah Belum Beri Subsidi untuk Konversi Mobil Listrik", Liputan 6, 2023, <https://www.liputan6.com/otomotif/read/5314559/alasan-pemerintah-belum-beri-subsidi-untuk-konversi-mobil-listrik>.