

ANALISA HUKUM MENGENAI PENGEMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR LISTRIK TERHADAP TEORI HUKUM PEMBANGUNAN EKONOMI

FATIH HUMAM WIRASETA, ELFRIDA RATNAWATI

Magister Ilmu Hukum, Universitas Trisakti
fatihhumam1999@gmail.com, elfrida.r@trisakti.ac.id *

Abstrak: Keberadaan Pemerintahan di Indonesia telah mengalami dinamika yang begitu maju dari berbagai aspek hukum dan politik hukum dalam pemerintah yang berlaku saat ini atau dahulu, sebagai kesatuan masyarakat hukum memiliki kekhasan sehingga selalu menjadi pembahasan dalam setiap era lama maupun era baru pemerintahan dengan berbagai kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah seiring berkembangnya suatu era, Pemerintah Indonesia berjanji untuk Memajukan Pengembangan mobil listrik dalam negeri sendiri. Berdasarkan Keputusan Presiden Republik 55/2019, Program Percepatan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) disesuaikan road map yang dibuat oleh Kementerian Perindustrian. Masalahan dalam penelitian ini adalah Jumlah yang sedikit kendaraan listrik di Indonesia. Penggunaan kendaraan listrik di tahun 2020, hanya sebesar 0,15%. 230/150.000 per/unit. Tingkat kepatuhan untuk sepeda motor listrik 0,18%. 1.500/800.000 per/unit. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis penerapan arahan KBLBB pada industri mobil listrik nasional. Sebuah rencana penelitian yang kualitatif dan deskriptif - analitik digunakan sebagai metode penelitian. Bahan penelitian ini didapat dengan wawancara, studi kepustakaan, dan dokumentasi. Berdasarkan kajian ini menunjukkan kebijakan mobil listrik baterai sudah diterapkan. Yang belum tercapai yaitu target pencapaian tingkat komponen dalam negeri (TKDN), sistem impor full built (CBU) dan sistem impor bongkar pasang (CKD) untuk mobil listrik. Dengan kondisi sekarang mobil listrik yang dikendarai di Indonesia masih menggunakan sistem diimpor. Impor sistem impor full built (CBU) dan sistem impor bongkar pasang (CKD) akan tetap dilaksanakan pada tahun 2022. Tetapi, sesuai road map pengembangan kendaraan listrik baterai, impor CBU baru akan dilaksanakan pada tahun 2020 dan impor CKD hingga tahun 2023. Kesimpulan dari kajian ini yaitu pengembangan kendaraan listrik baterai direalisasikan. Namun dalam praktiknya, ada beberapa tujuan yang belum berhasil dilaksanakan oleh masyarakat dan pemerintah Indonesia.

Kata Kunci: Kendaraan listrik, Kebijakan Hukum, Pembangunan Ekonomi.

A. Pendahuluan

Sebagian besar bahan bakar atau sumber energi di Indonesia berasal dari bahan bakar fosil. Greenpeace Indonesia mengatakan bahwa bahan bakar fosil merupakan sumber energi tidak berkelanjutan dan dapat menyebabkan kerusakan lingkungan. Selain itu, harga bahan bakar fosil yang fluktuatif menyebabkan ketidakstabilan harga barang lainnya di Indonesia. Indonesia sedang menuju transformasi besar-besaran dari penggunaan bahan bakar fosil menjadi transportasi bertenaga listrik (Kholik, 2022). Indonesia telah mengesahkan Paris Agreement (Perjanjian di Paris) 2015 ke dalam dokumen yang legal dalam penyelenggaraan pemerintah negara. Pengesahan tersebut dapat dilihat melalui UU nomor 16 tahun 2016 tentang pengesahan Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change (Gabriela, 2022). Komitmen yang di lakukan Indonesia disampaikan melalui National Determined Contribution (NDC). Dan Indonesia berkomitmen menurunkan emisi gas rumah kaca pada 2030 dengan kemampuan sendiri sebesar 29% dan 41% apabila mendapatkan dukungan international.

Mengganti kendaraan biasa dengan kendaraan listrik merupakan pilihan pemerintah Indonesia. Alasan dipilihnya upaya ini karena segmen yang paling banyak menyerap bahan bakar fosil adalah segmen transportasi. Segmen transportasi berkontribusi sebesar 28% terhadap emisi CO². Kendaraan listrik dinilai lebih ramah terhadap lingkungan dikarenakan tidak mengeluarkan emisi CO² ke udara. Penggunaan kendaraan listrik juga diyakini akan mengurangi ketergantungan Indonesia pada energi fosil, yang kapasitas pembangkitannya semakin berkurang seiring berjalannya waktu. Berkurangnya pembangkit listrik berbahan

bakar fosil lebih disebabkan oleh peningkatan ketergantungan pada impor bahan bakar ke Timur Tengah, yang meningkat sebesar 39% (Irza, 2021).

Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) yang dikembangkan di Indonesia terdiri dari jenis, roda empat, roda dua dan roda tiga atau lebih. KBLBB bergerak menggunakan penyuplaian energi listrik yang disimpan di dalam baterai kendaraan (Kemenperin, 2021). Keseriusan pemerintah terhadap pengembangan kendaraan listrik dapat dilihat dari rancangan peraturan umum energi nasional dalam Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017 yang menyebutkan bahwa target penggunaan kendaraan mobil listrik adalah sejumlah 2.200 kendaraan pada tahun 2025 dan 4.200.000 kendaraan pada tahun 2050. Sedangkan untuk sepeda motor listrik ditargetkan sejumlah 2.100.000 pada tahun 2025. Pemerintah Indonesia juga memiliki rencana untuk menjadikan Indonesia basis produksi dan ekspor kendaraan berlistrik seperti yang dikatakan pada Peraturan Presiden No.55 Tahun 2019 (Harjono, 2022).

Grand Strategi Energi Nasional (GSEN), memuat pertimbangan mengenai tata cara penyusunan jangka menengah bagi peningkatan landasan vitalitas nasional pada tahun 2020-2040. Pemikiran tersebut dilakukan pemerintah Indonesia bersama Komite Vitalitas Nasional untuk menjamin tersedianya energi yang tepat dan cukup dengan harga yang terjangkau, ramah lingkungan dan berkualitas. Pengembangan kendaraan listrik merupakan usaha nasional yang lahir dari pemerintah Indonesia dengan mengeluarkan berbagai peraturan, salah satunya adalah PERPRES 55/2019 tentang program percepatan KBLBB serta peraturan lain yang merupakan arahan dari PERPRES 55/2019 (Dharmawan, 2021).

Perpres 55 Tahun 2019 menetapkan program *Battery Electric Vehicle* (BEV) untuk transportasi jalan raya harus segera dilaksanakan. Pelaksanaan mandat ini merupakan komitmen negara Indonesia untuk mengurangi jumlah emisi gas rumah kaca dan mencapai sumber energi yang ramah lingkungan dengan meningkatkan kualitas udara. Pada 8 Agustus 2019, penandatanganan peraturan tersebut dilakukan oleh Presiden Jokowi, dimana ketentuan tersebut dilaksanakan. Menyiapkan infrastruktur ekstensif yang efektif untuk memfasilitasi pengembangan kendaraan listrik di Indonesia bergantung pada keberhasilan kolaborasi antar lembaga. Pada akhirnya, langkah-langkah ini akan memungkinkan pengadopsian KBLBB secara luas sebagai moda transportasi utama, dan sekaligus menggantikan kendaraan konvensional berbahan bakar fosil, sehingga meningkatkan kualitas udara di Indonesia.

Berdasarkan kajian diatas, penelitian ini akan membahas persoalan tentang Implementasi dari kebijakan KBLBB di Indonesia terhadap industri kendaraan listrik nasional. Pemilihan topik ini dilatarbelakangi oleh adanya gap antara target yang ditetapkan dengan capaian kendaraan listrik nasional. Gap tersebut yaitu: 1) Target penggunaan mobil listrik 2020 adalah 150.000 unit. Pada 2019, jumlah mobil listrik di Indonesia adalah 40 unit. Jumlah tersebut meningkat pada 2020, yaitu menjadi 230 unit. Persentase capaian mobil listrik pada 2020 adalah 0,15 %. Persentase capaian sepeda motor listrik adalah 0,18%, yaitu 1.500/800.000 unit (Agus, 2020); dan 2) Penyediaan infrastruktur *charging station* di Indonesia. Data Direktorat Jenderal Ketenagalistrikan menyebutkan bahwa hingga Agustus 2020 Indonesia telah memiliki 57 *charging station* yang tersebar di 35 lokasi. Padahal target penyediaan *charging station* di 2020 seharusnya adalah sejumlah 200 unit (Kesdm, 2020).

B. Metodologi Penelitian

Metode penelitian merupakan langkah yang menjelaskan mengenai cara peneliti mendapatkan kombinasi data dengan hal-hal dan tujuan tertentu. Metode yang akan digunakan pada penelitian ini yaitu metode penelitian kualitatif dengan desain penelitian deskriptif analitik (Hermawan, 2023). Pada penelitian ini data diambil dari studi literatur berdasarkan karya ilmiah, dokumen serta laporan yang kredibel. Teknik analisis kombinasi data terdiri dari pengumpulan data, penarikan kesimpulan, penyajian serta kondensasi data. Data diambil dari studi literatur yang selanjutnya dilakukan pemilihan untuk kelengkapan data penelitian seperti catatan tertulis dan dokumen empiris lainnya. Data kemudian akan disajikan secara sistematis dan akan ditarik kesimpulan untuk menjawab tujuan pada penelitian ini yaitu menilai Analisa Hukum Mengenai Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik yaitu Peraturan Presiden No.55 Tahun 2019 dalam aspek hukum bisnis.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Kerangka Analisis Hukum

Pentingnya kerangka hukum dalam mempromosikan pembangunan ekonomi merupakan topik studi wajib bagi kandidat Magister Hukum yang berspesialisasi dalam Hukum Bisnis di beberapa institusi pendidikan tinggi yang menawarkan program akademik pascasarjana. Keseragaman penerapan konsep tersebut di atas terhalang oleh koeksistensi program-program Hukum Pembangunan Ekonomi yang menampilkan silabus yang analog dengan Peran Hukum dalam Pembangunan Ekonomi (Prabowo, 2016). Apapun konsep yang digunakan, yang tetap konsisten adalah bahwa protes utama dari kursus ini berkisar pada perbaikan keuangan. Istilah terakhir ini harus dipahami secara independen dari istilah perbaikan masalah keuangan, bagaimanapun juga persoalan apakah kedua istilah tersebut dapat mewakili makroekonomi dan mikroekonomi (Hulu, 2023).

Kerangka hukum, sebagai komponen integral dari subsistem masyarakat, dianggap beroperasi dan menerapkan langkah-langkah yang sesuai dengan tujuan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Signifikansi operasi hukum memiliki tingkat kepentingan yang sama dengan penciptaan, penegakan, dan deteksi hukum. Efektivitas hukum mengacu pada sejauh mana penerapan hukum yang berlaku sesuai dengan pedoman yang ditentukan. Menurut pemahaman konvensional, keefektifan suatu undang - undang dapat ditentukan oleh keberhasilan penerapannya dalam komunitas tertentu, sejalan dengan standar hukum yang dimaksud. Wacana ini bertujuan untuk menjelaskan berbagai interpretasi dari istilah "pembangunan ekonomi" (Magdalena, 2020). Paparan ini menjelaskan sejauh mana hukum diharapkan untuk mengambil peran atau berkontribusi pada partisipasi dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan kemajuan ekonomi. Berbagai sumber web yang dapat dianggap sebagai dasar sumber hukum tersier telah disajikan secara berurutan.

Pembangunan ekonomi mengacu pada kemajuan dan pertumbuhan ekonomi, biasanya diukur melalui penilaian kualitatif terhadap keseluruhan kemajuan yang dicapai. Proses peningkatan kesejahteraan ekonomi, politik dan sosial warga disebut sebagai pembangunan ekonomi. Konsep ini telah sering digunakan oleh para ekonom, politisi, dan entitas lainnya sepanjang abad ke-20 lalu ke abad 21 (Wirawan, 2021). Konsep-konsep yang disebutkan di atas telah hadir dalam peradaban Barat selama berabad-abad. Leksikon wacana pembangunan ekonomi sering menggunakan istilah "modernisasi", "westernisasi", dan "industrialisasi" secara khusus, untuk menggambarkan proses kemajuan. Korelasi antara pembangunan ekonomi dan lingkungan, dan isu-isu ekologi terkait, tidak mudah terlihat. Pernyataan ini membutuhkan penjelasan dan pembenaran (Muda, 2013).

Konsep pembangunan ekonomi sering disalahpahami sebagai identik dengan pembangunan industri di kalangan akademisi tertentu. Terlepas dari penyebab yang mendasarinya, penjelasan dianggap perlu untuk dugaan yang diberikan. Meskipun kadang-kadang digunakan secara bergantian dengan konsep pertumbuhan ekonomi, istilah tersebut secara umum menunjukkan transformasi ekonomi suatu negara yang mencakup kemajuan tidak hanya secara kuantitas, tetapi juga secara kualitas. Subyek pembangunan ekonomi, mengeksplorasi proses dimana ekonomi miskin dan miskin dapat berkembang menjadi ekonomi yang relatif maju dan sejahtera, sangat penting bagi negara-negara kurang berkembang. Akibatnya, diskusi pembangunan ekonomi umumnya terjadi dalam kerangka ini (Trihandini, 2021).

Definisi awal berpendapat bahwa pembangunan ekonomi meliputi proses sistematis merancang, menerapkan, dan menilai pemanfaatan teknologi baru dan beragam metode untuk mengukur sifat kualitatif mereka. Selanjutnya, tujuan pembangunan ekonomi adalah untuk menghasilkan kemajuan menyeluruh dalam kualitas hidup. Sesuai interpretasi kedua, pembangunan ekonomi adalah istilah yang mencakup semua yang digunakan tidak secara eksklusif oleh para ekonom, tetapi tidak menutup kemungkinan juga oleh politisi dan bidang lain untuk menggambarkan dan menyampaikan suatu tindakan di mana suatu negara menyusun strategi dan melaksanakan gelombang ekonomi, dan politik secara keseluruhan. kemakmuran masyarakat. Memanfaatkan sistem pemantauan.

Definisi ketiga berpendapat bahwa pembangunan ekonomi memerlukan perkembangan sistematis yang mengubah keadaan ekonomi nasional sebelumnya, yang dicirikan oleh kesederhanaannya dan penduduk berpenghasilan rendah, menjadi wilayah yang mewujudkan ekonomi industri kontemporer. Proses peralihan masyarakat tradisional ke masyarakat kontemporer difasilitasi melalui penerapan strategi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi (Siwu, 2017). Penggambaran ketiga memiliki kemiripan yang mencolok dengan definisi awal, karena keduanya menonjolkan pentingnya metamorfosis sosial ekonomi, khususnya perkembangan menuju. Pergeseran dari ekonomi yang berpusat pada pertanian ke ekonomi yang berorientasi pada industri. Pembahasan ini menjelaskan fenomena transformasi ekonomi nasional berpenghasilan rendah yang terbelakang menjadi ekonomi industri maju. Dapat dikatakan bahwa pengalihan entitas yang sudah mapan, terutama yang telah mengembangkan budaya yang berbeda, menimbulkan usaha yang signifikan dan berat (Djadjuli, 2018).

Upaya substansial ini selanjutnya akan dimasukkan sebagai salah satu kewajiban hukum yang berkaitan dengan Peran Hukum dalam konteks Pembangunan Ekonomi, di samping upaya lain yang berat dan kompleks. Selain poin di atas, ada juga pertimbangan tentang dampak potensial dari transformasi yang diusulkan terhadap harapan yang terbentuk sebelumnya. Munculnya masyarakat ekonomi pasca-industri. Gagasan saat ini berpendapat bahwa signifikansi rezim hukum pasti akan meningkat, menjadikannya sangat beragam (Nugraheni, 2021). Sebagai bahan tambahan perlu sekiranya menginformasikan bahwa ciri-ciri dari masyarakat postindustrial dapat diidentifikasi dari unsur-unsur yaitu sebagai berikut; Masyarakat pasca-industri adalah konsep yang luas dan menyeluruh yang memerlukan aspek multifaset. Pemahaman maknanya dapat difasilitasi dengan menentukan lima dimensi atau komponen dari istilah tersebut di atas. Sekitar 70% responden menyatakan bahwa mereka menggunakan ponsel cerdas mereka untuk tujuan hiburan, sementara 30% melaporkan menggunakannya untuk tugas terkait pekerjaan. Hal ini menunjukkan kecenderungan yang lebih tinggi terhadap aktivitas santai di antara pengguna ponsel cerdas, yang mungkin berimplikasi pada bisnis dan pemberi kerja yang ingin terlibat dengan demografis ini (Sugiasuti, 2022).

Selain itu, analisis kami mengungkapkan bahwa pengguna yang lebih muda lebih cenderung menggunakan smartphone mereka untuk tujuan media sosial, sedangkan pengguna yang lebih tua lebih cenderung menggunakannya untuk email dan tugas komunikasi lainnya. Temuan ini memberikan wawasan berharga tentang pola perilaku pengguna ponsel cerdas dan dapat menginformasikan strategi pemasaran yang ditargetkan untuk bisnis yang ingin meningkatkan keterlibatan mereka dengan pasar ini. Sektor ekonomi telah mengalami transformasi penting dari waktu ke waktu, ditandai dengan pergeseran dari produksi barang ke arah penyediaan jasa.

Distribusi pekerjaan cenderung didominasi oleh kelas profesional dan teknis, menegaskan status unggul mereka dalam angkatan kerja. Perumusan keputusan dapat dipahami sebagai pengembangan teknik kognitif baru. Munculnya Republik Teknologi siap berdampak signifikan pada setiap aspek keberadaan manusia. Semakin banyak peluang untuk mengakses hubungan baru menjadi hampir tidak terbatas dalam skala global. Meskipun demikian, munculnya teknologi baru tidak mengharuskan pemusnahan teknologi tradisional. Banyak contoh teknologi arsitektur terkenal bertahan hingga hari ini dan siap untuk bertahan melalui penggunaan berbagai metode teknologi baru di masa depan. *Boorstein* menyebut fenomena itu dengan konsep *The New Obsolescence*. Aspek *keabadian* tersebut yang menjadi dasarnya pembeda antara revolusi politik misalnya dengan revolusi teknologi (Mofferz, 2020).

Revolusi politik di zaman modern adalah hasil kajian akhir dari suatu perencanaan yang makan waktu uang panjang dan hati-hati menuju tujuan tertentu, dari pertemuan klandestin yang tidak bisa terhitung banyak dan jumlahnya dan masih banyak aksi unjuk rasa, dari formasi kolaboratif menuju tujuan yang telah ditetapkan. Sasaran yang terorganisir, fokus, kejelasan, dan batasan sasaran – ini semua sangat penting. Revolusi politik adalah hasil yang terutama dicapai melalui proses perencanaan strategis yang berlarut-larut dan teliti yang ditujukan untuk memenuhi tujuan tertentu. Hasil diperoleh melalui jemaat klandestin dan terbuka selangit, upaya bersama, berbagai kampanye advokasi, dan strategi lain yang ditujukan

untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Dalam ranah politik, revolusi mewakili puncak konflik dan perselisihan. Terjadi periode ketenangan sementara dalam selang waktu singkat, di mana berbagai bentuk indoktrinasi digunakan untuk menegakkan semangat revolusioner. Tujuan menyeluruh dari upaya ini mungkin untuk memulai gelombang transformasi radikal, yang memunculkan era berikutnya dari reformasi masyarakat yang berjangkauan luas. Oleh sebab itu tidak terlalu berlebihan jika dikemukakan, bahwa tujuan suatu revolusi sudah tercapai bersamaan dengan lahirnya waktu revolusi itu sendiri (Ridwan, 2017).

Singkatnya, revolusi teknologi adalah hasil dari upaya yang disengaja oleh individu yang termotivasi untuk menemukan solusi yang memuaskan untuk pertanyaan yang sebelumnya tidak terbayangkan. Dalam lanskap teknologi saat ini, kecenderungan utama melibatkan pergeseran dari sekadar mencari informasi dan sebaliknya berfokus pada pencapaian solusi untuk masalah yang ada. Bersamaan dengan itu, ranah politik menjadi semakin terlepas dari penanganan masalah tersebut di atas. Mengungkapkan rasa terima kasih atas tidak adanya kesulitan yang dapat diakibatkan oleh perilaku seseorang, jika itu bersifat bermasalah, dapat dikaitkan dengan entitas ilahi jika keyakinan tersebut dipegang. Terlepas dari pernyataan bahwa politik dapat menyelesaikan masalah secara efektif, solusi yang diusulkan sering kali mirip dengan mengambil satu langkah maju, hanya mundur dua langkah, mirip dengan keluar dari pintu hanya untuk segera masuk kembali.

2. Teori Analisis Hukum

Selama fase ekonomi industri, peran hukum mungkin berkaitan dengan upaya memfasilitasi transfer teknologi lintas batas internasional. Selanjutnya, pada fase pasca-industri, sistem hukum harus memberikan insentif kepada individu untuk terlibat dalam pengembangan inovasi teknologi mereka sendiri dan terlibat dalam persaingan dengan pencipta teknologi lainnya. Teori Leonard J. Theberge dan hal mengenai Peranan hukum Dalam Pembangunan, *stability, predictability, fairness, education, dan the special abilities of the lawyers* (Leonard, 2023).

1. *Stability*, hakikat eksistensi komunal, dalam batas-batas kerangka masyarakat, maupun dalam lingkup politik dan ekonomi, sarat dengan bermacam-macam kepentingan. Karena kepentingan yang tidak selaras, seperti yang diamati dalam konteks ekonomi, pihak-pihak yang terlibat dalam rangkaian tertentu mungkin memiliki tujuan dan prioritas yang berbeda. Jika skenario seperti itu ada, hukum berkewajiban untuk secara efektif memenuhi tujuannya sebagai pelindung keseimbangan dan mencegah distorsi yang timbul dari ketidakkonsistenan.
2. *Predictability*, fungsi kedua dapat dipahami dengan cara meneliti kemampuan hukum terkait dengan hasil dari suatu kebijakan yang dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah atau perorangan, yang meliputi warga negara dalam dan luar negeri, serta badan hukum dalam dan luar negeri. Pendekatan ini memerlukan pendekatan akademis untuk mengidentifikasi parameter hukum yang bersangkutan dan implikasinya masing-masing. Jalan hukum apa yang tersedia setelah penerapan kebijakan, tindakan, atau proses hukum. Konsep memprediksi hukum umumnya mengacu pada kemampuan untuk memprediksi hasil dari sengketa hukum atau potensi implikasi kebijakan dari keputusan hukum.
3. *Fairness*, secara jelas telah mengemukakan bahwa fungsi dengan meyakinkan mengemukakan bahwa aspek penting hukum dalam mempromosikan pembangunan ekonomi adalah penegakan keadilan ekonomi. Terminologi sekarang terbukti agak sulit untuk diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia, terutama dibandingkan dengan ungkapan "keadilan ekonomi" yang memiliki pandangannya dalam bahasa Inggris adalah *economic justice*.
4. *Education*, Fungsi tersebut di atas banyak membahas hal-hal yang berkaitan dengan perekonomian, termasuk pandangan para profesional di bidang tersebut. Bagian wacana selanjutnya ini memulai diskusi yang berkaitan dengan aspek pendidikan dari deskripsi tersebut. Mengenai konotasi yang tertanam dalam fungsi ini, adalah masuk akal bahwa kerangka hukum yang berkaitan dengan orkestrasi, pelaksanaan, dan pengawasan

operasi ekonomi harus memiliki kapasitas untuk memberi dan memberikan peneguhan. Pendidikan dalam konteks ini dapat diartikan sebagai mekanisme yang berharga untuk menawarkan bimbingan kepada pelaku ekonomi dan masyarakat luas.

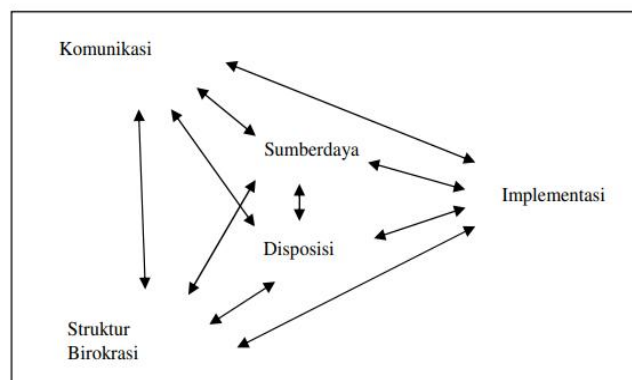
5. *The special abilities of the lawyers*, Dalam segmen diskursus khusus ini, penjelasan komprehensif tentang tanggung jawab yang dipegang oleh para profesional hukum dijelaskan bersama dengan diskusi yang sesuai tentang atribut yang diperlukan yang mendukung kapasitas hukum untuk berkontribusi pada kemajuan ekonomi yang berlaku. Atribut-atribut ini terutama ditujukan tidak hanya kepada para profesional hukum yang mencakup akademisi, profesional penegak hukum atau pejabat pemerintah, tetapi juga kepada politisi yang berpartisipasi secara luas dalam proses perumusan legislatif.

Kemajuan finansial pada dasarnya memiliki tiga tujuan mendasar yang ingin dicapai, yaitu mengentaskan kemiskinan, mengatasi kemiskinan, dan menyamakan upah. Dari gambaran tersebut dapat diungkapkan bahwa mengentaskan kemiskinan merupakan tujuan yang paling utama, sedangkan mengatasi kemiskinan dan melakukan korespondensi merupakan strategi untuk mencapai tujuan yang paling objektif. Hal ini juga menunjukkan hubungan antara tujuan dan apa yang harus dilakukan, perangkat dan metodologi apa yang harus digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dari hubungan yang digambarkan, terlihat bahwa tujuan memang menentukan perannya. Sependapat dengan Soerjono Soekanto, bagian dapat berupa sudut pandang energik kedudukan atau status. Bagian adalah perilaku yang diantisipasi oleh pihak lain untuk menjalankan hak dan komitmennya sesuai dengan statusnya. Mereka semua adalah pemberontak sah dalam lingkungan bantuan kemiskinan (Soekanto, 2010).

Sebenarnya yang dimaksud dengan “kritis” adalah suatu konsep yang hanya melekat pada kata kerja dan kata kerja itu sendiri dikaitkan dengan subjek hukum, baik perseorangan maupun substansi hukum. Namun dari itu, tujuan perbaikan keuangan tidak lepas dari kehadiran hukum sebagai implikasi atau perangkatnya (legitimate gadget). Penggunaan hukum di dalam kedudukannya seperti itu ditangkap sebagai konsep kerja hukum. Oleh karena itu, secara umum dapat dikatakan bahwa ruang lingkup penyuluhan tentang pentingnya hukum dalam kemajuan keuangan mencakup kapasitas hukum dan tentu saja peran hukum itu sendiri dalam kemajuan tersebut. Kerja hukum mencakup sudut pandang yang paling penting, adalah mengatur, sedangkan bagian hukumnya dilaksanakan oleh perilaku dari negara pemerintah dalam ekonomi.

Terdapat berbagai model teori implementasi kebijakan diantaranya adalah Van Metter dan Van Horn (1975), George Edward III (1980), Grindle (1980) dan Masmanian dan 17 Sabatier (1987). Implementasi suatu kebijakan publik menurut Teori Edward III terdiri dari empat variabel adalah komunikasi atau konsistensi informasi, kejelasan informasi ketersediaan sumber daya di dalam jumlah dan mutu tertentu, sikap dan janji dari pelaksana program atau kebijakan birokrat, dan struktur dari birokrasi atau standar operasi yang mengatur tata kerja dan tata laksana (Engkus, 2019).

Gambar 1.1 Sumber Teori



Gambar 1. Teori Implementasi Kebijakan Publik oleh Edward III

Teori Edward III menyatakan bahwa komunikasi adalah proses disampaikannya informasi dari komunikator ke komunikan. Informasi yang mengenai hal-hal kebijakan publik menurut Edward III yang perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar supaya pelaku kebijakan publik dapat mempersiapkan diri untuk mengoprasikan kebijakan tersebut sehingga tujuan suatu kebijakan tersebut dapat tercapai sesuai dengan yang diinginkan. PERPRES 55/2019 menyebutkan bahwa masing-masing Kementerian/Lembaga terkait harus menerbitkan aturan turunan paling lambat 1 tahun sejak PERPRES 55/2019 disahkan (Subekti, 2017).

Studi literatur menemukan beberapa aturan turunan dari PERPRES 55/2019 yang telah diterbitkan meliputi: 1) Peraturan Menteri Perindustrian No. 27 Tahun 2020 tentang Spesifikasi, peta jalan pengembangan, dan ketentuan penghitungan nilai tingkat komponen dalam negeri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. 2) Peraturan Menteri Perindustrian No.28 Tahun 2020 tentang KBLBB dalam keadaan terurai lengkap dan keadaan terurai tidak lengkap. Mengatur tentang tata cara keadaan terurai lengkap (CKD) dan keadaan terurai tidak lengkap (ICKD) pengujian kelayakan jalanan KBLBB. 3) Peraturan Menteri ESDM No. 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan infrastruktur pengisian listrik untuk kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. 4) Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 8 Tahun 2020 tentang Perhitungan dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor. Merupakan payung hukum bagi pemerintah daerah untuk memberikan insentif pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor bagi masyarakat yang membeli kendaraan listrik. 5) Peraturan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2020 tentang Pengujian fisik kendaraan bermotor dengan motor penggerak menggunakan motor listrik. Mengatur tentang pengujian kelayakan jalanan KBLBB. 6) Peraturan Menteri Perdagangan No. 100 Tahun 2020 Tata cara dan spesifikasi impor bahan baku lithium. 7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2020 tentang Kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik. 8) Tanda Sah KBLBB, Keputusan Korps Lalu Lintas Polri No. 5 Tahun 2020 tentang Tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) KBLBB. Mengatur tentang proses pengadaan TNKB khusus KBL.

Teori Edward III yang kedua adalah ketersediaan sumber daya dalam jumlah atau mutu tertentu. Dalam implementasi kebijakan, dan sumber daya yang dibutuhkan meliputi sumber daya manusia (SDM), sumber daya anggaran (SDA), daya peralatan dan sumber daya kewenangan. Sumber daya dapat dianalisis menggunakan indikator Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN). Tingkat Komponen TKDN merupakan besarnya suatu komponen di dalam negeri meliputi barang dan jasa serta gabungan dari keduanya. TKDN dianggap dapat menggambarkan kemampuan teknologi suatu negara. Berdasarkan PERPRES 55/2019 target capaian TKDN bagi kendaraan listrik roda dua serta roda tiga adalah sebesar 40%. Berdasarkan data yang diperoleh dari Kementerian Perindustrian terdapat empat merk KBLBB roda dua yang telah mendaftarkan TKDN nya (Nursamyono, 2019). Empat merk tersebut adalah: 1) Gesit (G1) dari PT. Wika Industri Manufaktur; 2) Selis (EMax) dari PT. Juara Bike; 3) United (T1800) dari PT. Terang Dunia Internusa; dan 4) Tomara New Bima 1200 dari PT. Tomara Jaya Perkasa

Tabel 1.1 Capaian TKDN dari masing-masing merk dapat dilihat dari tabel berikut:

No.	Perusahaan	Merek	Capaian TKDN
1	PT. Wika Industri Manufaktur	Gesit (G1)	46,73%
2	PT. Juara Bike	Selis (EMax)	28,34%
3	PT. Terang Dunia Internusa	United (T1800)	26,73%
4	PT. Tomara Jaya Perkasa	Tomara New Bima 1200	25,58%

Tabel 1. Capaian TKDN Kendaraan Listrik Roda Dua dan Tiga¹³

Berdasarkan data dari Kementerian Perindustrian di atas, didapatkan bahwa terdapat tiga merk yaitu Selis (EMax), United (T1800), Tomara New Bima 1200 yang capaian TKDNnya masih di bawah target TKDN sebesar 40% berdasarkan PERPRES 55/2019. PERPRES 55/2019 juga menetapkan target TKDN bagi kendaraan beroda empat yaitu sebesar 35%.² Target tersebut berlaku untuk kendaraan penumpang umum dan kendaraan penumpang pribadi. Menurut data dari Kementerian Perindustrian, kendaraan listrik beroda empat yang telah diproduksi di Indonesia sampai akhir tahun 2021 adalah bis listrik buatan PT. Mobil

Anak Bangsa dengan capaian TKDN 45%. Pada industri kendaraan listrik roda dua sampai tiga hanya terdapat satu perusahaan yang telah mencapai target sedangkan kendaraan listrik bis telah mencapai target TKDN. Hal ini menjadi alasan bahwa pada 2022 masih akan dilakukan impor CKD dan CBU. Hal ini tidak sesuai dengan peta jalan percepatan pengembangan KBLBB, yang menyatakan bahwa skema impor CBU hanya dilakukan pada 2020 sedangkan skema impor CKD pada 2021.

Menurut Edward III, terbatasnya insentif yang diberikan kepada implementor merupakan penyebab utama gagalnya pelaksanaan program. Pemerintah Indonesia juga telah menawarkan insentif kepada perusahaan yang terlibat dalam sektor KBLBB sesuai dengan pedoman yang diuraikan dalam Bab III PERPRES 55/2019. Imbalan yang dimaksud terdiri dari insentif finansial dan nonmoneter. Pembelian KBLBB tidak memerlukan pajak tambahan sesuai kerangka peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Tujuan dari peraturan ini adalah untuk mendorong lebih banyak individu untuk terlibat dalam kegiatan pembelian KBLBB. Wuling Motors dapat memanfaatkan dukungan finansial yang disebut subsidi hingga Rp 35 juta untuk pengadaan Wuling Air EV. Masing-masing individu dapat menerima bantuan keuangan maksimal Rp 80 juta. Wacana saat ini berkaitan dengan peraturan yang dikenal dengan SPKLU/SPBKLU, yang dijabarkan dalam dokumen berjudul "Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 13 Tahun 2020". Indonesia saat ini memiliki total 332 Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) khusus mobil dan tambahan 369 SPBU khusus sepeda motor, seperti dilansir Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM).

Teori Edward III yang selanjutnya adalah disposisi. Disposisi adalah kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tadi secara sungguh - sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan. Penelitian oleh Irza et al pada tahun 2022 mendapatkan bahwa terdapat perbedaan pemahaman narasumber terkait Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang barang kena pajak yang tergolong mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenai pajak penjualan atas barang mewah, yaitu mengenai PPnBM BEV (Battery Electric Vehicle) 0% dan LCGC (Low Cost Green Car) 3%.

Beberapa pihak merasa kurang setuju dikarenakan hal tersebut dapat menghambat percepatan ekosistem kendaraan listrik. Alasannya meliputi adalah karena harga LCGC yang jauh lebih murah dibandingkan dengan harga BEV. Masyarakat dianggap akan lebih tertarik kepada LCGC meskipun Pajak LCGC lebih besar 3% dibanding BEV. Narasumber dalam penelitian tersebut memaparkan bahwa sebaiknya PPnBM LCGC harus direvisi dan dinaikkan menjadi 10% atau lebih.

Pihak yang setuju dan mendukung ketentuan ini menyatakan bahwa PPnBM 3% yang diterapkan pada LCGC telah tepat. Pemerintah telah melakukan penelitian dan pertimbangan dalam menetapkan PPnBM 3%. BEV adalah jenis kendaraan Luxury (menengah ke atas) yang harganya tetap tidak akan bisa mencapai LCGC. Kemudian disebutkan pula bahwa target pasar kendaraan jenis BEV berbeda dengan LCGC. Kendaraan LCGC target pasarnya adalah masyarakat dengan ekonomi menengah kebawah yang ingin memiliki mobil. Variabel terakhir dalam teori Edward III adalah struktur birokrasi, birokrasi sendiri mencakup aspek-aspek seperti struktural, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organisasi dan sebagainya: 1) Birokrasi selalu diciptakan sebagai instrumen dalam menangani keperluan-keperluan publik (public affair); 2) Birokrasi merupakan suatu institusi yang dominan dalam implementasi di dalam kebijakan publik yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dalam setiap hierarkinya; 3) Birokrasi pasti mempunyai sejumlah tujuan yang berbeda; 4) Fungsi birokrasi berada di dalam lingkungan yang kompleks dan luas; 5) Birokrasi mempunyai sifat naluri bertahan hidup yang tinggi dengan begitu tidak menutup kemungkinan ditemukan suatu birokrasi yang mati; dan 6) Birokrasi itu bukan kekuatan yang netral dan tidak terdapat kendali penuh dari pihak luar.

Edward meyakini bahwa struktur utama dari birokrasi meliputi Standar Operasional Prosedur (SOP) dan fragmentasi. Struktur birokrasi yang terlalu panjang akan melemahkan pengawasan dalam pelaksanaan implementasi dan dapat membuat kegiatan organisasi menjadi tidak fleksibel. Fragmentasi adalah pembagian tanggung jawab suatu kebijakan kepada

beberapa instansi atau orang atau lembaga atau organisasi dll yang berbeda sehingga diperlukan adanya suatu koordinasi guna memiliki kesepahaman yang sama tentang kebijakan yang akan dilaksanakan (Lukito, 201).

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa pembagian kerja dari masing-masing pelaksana kebijakan telah sangat jelas. Data penelitian berdasarkan studi literatur mendapatkan hasil sebagai berikut: 1) Tim koordinasi percepatan pengembangan KBLBB diketuai langsung oleh Menko Marves. Kemenko Marves, selaku K/L yang tugas pokoknya mengkoordinasikan, menyinkronkan, dan mengelola kerja kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kelautan dan investasi, telah menerbitkan peraturan menteri tentang tata kerja tim koordinasi yang diamanatkan dalam PERPRES 55/2019; dan 2) Pembagian Tugas seperti riset dan lainnya disesuaikan dengan tupoksi masing-masing K/L. Beberapa hasil penelitian yang diperoleh yaitu B2TKE-BRIN berperan dalam membuat standar desain dan mengembangkan charging station, mengembangkan motor listrik, membangun battery pack untuk fast charging, dan Charging station monitoring system (CSMS).

Sementara itu, untuk memproduksi Kendaraan Listrik berdasarkan desain yang dibuat diserahkan kepada industri terkait seperti PT LEN untuk SPKLU dan PT MAB untuk kendaraan listrik. Kemudian, pembuatan baterai kendaraan di dilakukan di pusat teknologi material. Pengembangan Industri baterai kendaraan listrik dalam negeri dilaksanakan oleh IBC. Direktorat Jenderal Ketenagalistrikan ESDM (2020) mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur charging station untuk KBLBB diupayakan melalui mandat kepada PT PLN (Persero). Perusahaan listrik negara dapat bekerja sama dengan badan usaha negara atau lainnya dalam melaksanakan penugasan tersebut.

Capaian KBLBB 2015 hingga November 2021 adalah sejumlah 1.674 unit roda empat, 12.464 unit roda dua, dan 262 unit roda tiga. Sampai saat ini Indonesia baru mampu memproduksi kendaraan listrik jenis roda dua dan mobil penumpang berjenis bis listrik. Sedangkan semua mobil listrik (selain bis listrik) yang beredar di Indonesia masih impor. Pemerintah Indonesia telah menetapkan target produksi KBLBB pada 2025, yaitu produksi roda empat dan roda dua berturut-turut adalah mencapai 400.000 dan 1,76 juta unit. Target produksi ini akan terus meningkat hingga 2035. Hal tersebut dapat dilihat di tabel berikut:

Tabel 2. Target Produksi Kendaraan Listrik

No.	Tahun	Kendaraan dengan 2 Roda	Kendaraan dengan 4 Roda
1	2020	5000	-
2	2025	1,76 Juta	400.000
3	2030	2,45 Juta	600.000
4	3035	3,22 Juta	1.000.000

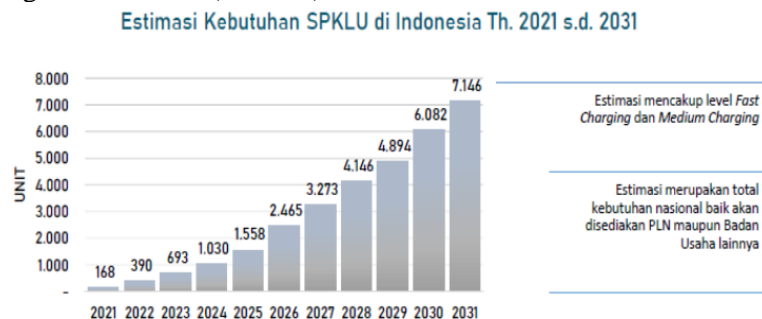
Berdasarkan hasil pengumpulan data penelitian, pengembangan industri kendaraan listrik nasional diupayakan melalui pembangunan dan pengembangan ekosistem kendaraan listrik. Pemerintah Indonesia terus membangun dan mengembangkan industri kendaraan listrik dalam negeri. Pemenuhan target produksi diupayakan melalui kerja sama dengan perusahaan industri KBLBB seperti yang dapat dilihat di tabel berikut ini:

Tabel 3. Daftar Jumlah Perusahaan Industri KBLBB di Indonesia

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Perusahaan	Kapasitas Produksi per Tahun
1	Bis	3	1680
2	Mobil	1	1000
3	Sepeda Motor	22	1,04 Juta

Berdasarkan peta jalan dalam Permenperin 27/2020, jenis charging system yang di kembangkan tahun 2021- 2025 seharusnya adalah AC level 1 dan level 2 serta fast charger.²⁰ Kementerian ESDM (2020) menyebutkan bahwa level 1 merupakan penyebutan untuk jenis pengisian lambat (slow charging) dan level 2 untuk jenis pengisian medium (medium charging). Level 1 merupakan jenis instalasi yang dikhususkan untuk dipasang dirumah, level 2 instalasi khusus untuk dikantor, dan jenis fast charger untuk pemasangan di SPKLU atau stasiun pengisian bersama. Direktorat Jenderal Ketenagalistrikan ESDM (2020) mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur charging station untuk KBLBB diupayakan melalui penugasan kepada PT PLN (Persero) yang dalam melaksanakannya dapat bekerja sama dengan

badan usaha negara atau lainnya dalam melaksanakan penugasan tersebut. PLN telah membuat skema kebutuhan SPKLU Indonesia tahun 2021- 2030. Estimasi yang dibuat PLN telah mencakup SPKLU level fast charging dan medium charging. Berdasarkan penjelasan pada road map kebutuhan SPKLU yang dibuat oleh PLN, arah pembangunan infrastruktur pengisian yang dilakukan adalah fokus pada penyediaan charging system untuk instalasi di perkantoran dan di stasiun pengisian Bersama (SPKLU).²¹



Gambar 2. Estimasi Kebutuhan SPKLU di Indonesia oleh PLN

Perencanaan tersebut telah sesuai dengan peta jalan dalam Permenperin 27/2020, hanya saja estimasi yang dibuat PLN tidak menyertakan jenis charging system untuk instalasi perumahan. Estimasi yang tertera merupakan total kebutuhan nasional untuk fast charging dan medium charging yang disediakan swasta maupun PLN. Pada indikator sumber daya, implementasi kebijakan dianalisis berdasarkan capaian TKDN (Tingkat Komponen Dalam Negeri). Industri yang belum mencapai TKDN adalah industri kendaraan penumpang umum (bukan bis) dan pribadi. Kendaraan listrik yang beredar saat ini kecuali bis merupakan hasil impor. Skema impor CBU dan CKD masih akan terus dilakukan hingga awal 2022. Padahal menurut peta jalan percepatan pengembangan KBLBB, seharusnya impor CBU hanya dilakukan pada 2020 dan impor CKD pada 2021. Pada telaah literatur, ditemukan bahwa jenis kendaraan yang belum memenuhi target TKDN adalah kendaraan listrik roda empat atau lebih. Berdasarkan jenis kendaraan roda 4 atau lebih yang disebutkan dalam peta jalan, satusatunya jenis kendaraan roda 4 atau lebih yang telah memenuhi adalah jenis bis listrik. Sementara kendaraan lainnya masih berasal dari impor.

D. Penutup

Berdasarkan dalam kajian atau uraian pembahasan diatas, maka dapat di simpulkan bahwa Analisa hukum Peraturan Presiden No.55 Tahun 2019 Mengenai Pengembangan Kendaraan Bermotor Listrik telah sesuai dengan Teori Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi. Implementasi Peraturan Presiden No.55 Tahun 2019 telah sesuai mengandung kualitas; *stability, predictability, fairness, education, dan the special abilities of the lawyers*. Dan kebijakan KBLBB telah diimplementasikan dan dilakukan, meskipun dalam pelaksanaannya terdapat beberapa acuan target yang belum dapat berhasil atau dicapai. Hasil interpretasi dari 4(empat) indikator implementasi, yaitu struktur birokrasi, disposisi, sumber daya, dan komunikasi menunjukkan bahwa indikator komunikasi dan struktur birokrasi telah terlaksana dengan baik. Indikator yang belum terlaksana adalah sumber daya dan merujuk kepada ekonomi.

Daftar Pustaka

- Dharmawan, I P, I N S Kumara, And I N Budiastira, 'Pengisian Baterai Kendaraan Listrik', *Jurnal Spektrum*, 8.3 (2021)
- Djadjuli, R Didi, 'Peran Pemerintah Dalam Pembangunan Ekonomi Daerah', *Jurnal Dinamika: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara*, Vol5.2 (2018)
- Engkus, Engkus Engkus, And Neneng Zakiah, 'Implementasi Peraturan Walikota Bandung Tentang Tarif Jasa Pengelolaan Sampah (Penelitian Di Wilayah Bandung Timur)', *Jurnal Manajemen Pelayanan Publik*, 1.2 (2019)
<https://doi.org/10.24198/Jmpp.V1i2.18444>

- Fonaha Hulu, Oleh, And Christin Natalia Sianipar, 'Peran Hukum Dan Fungsi Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi Daerah Di Kota Tangerang', *Stp-Mataram.E-Journal.Id*, 11.1 (2022) <<https://Stp-Mataram.E-Journal.Id/Jih/Article/View/1815>> [Accessed 21 May 2023]
- Harjono, Dwi, Wahyu Widodo, Hadi Sugiarto, And Abu Bakar, 'Analisis Kapasitas Dan Pengisian Baterai Pada Mobil Listrik Ponocar', *Jurnal Elit*, 3.1 (2022) <<https://Doi.Org/10.31573/Elit.V3i1.378>>
- Hermawan, I, 'Metodologi Penelitian Pendidikan (Kualitatif, Kuantitatif Dan Mixed Method)', 2019 <<https://Books.Google.Com/Books?hl=Id&lr=&id=Vja4dwaaqbaj&oi=fnd&pg=pp10&dq=Analisis+Data+pada+suatu+penelitian+pada+dasarnya+dapat+dilakukan+secara+kuantitatif+dan+kualitatif+serta+dapat+juga+digunakan+kedua-duanya.+dalam+penelitian+ini+teknik+analisis+data+yang+digunakan+adalah+analisis+data+deskriptif+kuantitatif,+yang+mana+dat&ots=Xvjmh4-5it&sig=Q6xggixgurunywucompcrqm9uju>> [Accessed 13 May 2023]
- Iacobuță, Gabriela Ileana, Clara Brandi, Adis Dzebo, And Sofia Donaji Elizalde Duron, 'Aligning Climate And Sustainable Development Finance Through An Sdg Lens. The Role Of Development Assistance In Implementing The Paris Agreement', *Global Environmental Change*, 74 (2022) <<https://Doi.Org/10.1016/J.Gloenvcha.2022.102509>>
- Kholik, S, S B Siregar, And K Alam, 'Sentimental Hukum Otonomi Daerah Dalam Pembangunan Ekonomi Negera Berkonsep Kesejahteraan', *Gema Wiralodra*, 2022
- Lukito, Dicky Putra, And Amelia Sandra, 'Pengaruh Capital Intensity, Profitabilitas, Dan Financial Distress Terhadap Tax Avoidance', *Jurnal Akuntansi*, 10.2 (2021) <<https://Doi.Org/10.46806/Ja.V10i2.803>>
- Magdalena, Maria, And Nersi Ulan Sari, 'Pengaruh Citra Merek, Harga, Dan Promosi Terhadap Keputusan Pembelian Mobil Honda Brio Di Kota Padang', *Jurnal Pundi*, 3.2 (2020), 123 <<https://Doi.Org/10.31575/Jp.V3i2.146>>
- Mofferz, Marz Wera, 'Meretas Makna Post-Truth: Analisis Kontekstual Hoaks, Emosi Sosial Dan Populisme Agama', *Societas Dei: Jurnal Agama Dan Masyarakat*, 7.1 (2020), 3 <<https://Doi.Org/10.33550/Sd.V7i1.141>>
- Muda, Iskandar, Muhammad Kadafi, Fakultas Ekonomi, Universitas Malahayati, And Kemiling-Bandar Lampung, 'Penerapan Konsep Hukum Pembangunan Ekonomi (Iskandar Muda & Muhammad Kadafi)', *Jurnal Yudisial*, 6.1 (2013)
- Nugraheni, Hastin Riva, And Ninik Sudarwati, 'Kontribusi Pendidikan Dalam Pembangunan Ekonomi', *Ekspektasi ; Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 6.1 (2021)
- Nursamyono, Faizal, 'Implementasi Kebijakan Pengadaan Rumah Singgah Oleh Dinas Sosial Di Kota Sukabumi', *Papatung: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, Pemerintahan Dan Politik*, 2.3 (2019) <<https://Doi.Org/10.54783/Japp.V2i3.10>>
- Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019, *Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle)*, Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2019
- Prabowo, M. Shidqon, 'Pengaruh Globalisasi Ekonomi Dan Hukum Ekonomi Internasional Dalam Pembangunan Hukum Ekonomi Di Indonesia', *Litigasi*, 16.1 (2016) <<https://Doi.Org/10.23969/Litigasi.V16i1.52>>
- Siaran Pers Kemenperin, 'Siap Masuki Era Kendaraan Listrik, Indonesia Fokus Bangun Ekosistem', *Kementerian Perindustrian Republik Indonesia*, 2021
- Siwu, Hanly Fendy Djohar, 'Strategi Pertumbuhan Dan Pembangunan Ekonomi Daerah', *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, 19.3 (2019) <<https://Doi.Org/10.35794/Jpekd.16464.19.3.2017>>
- Soekanto, Soerjono, And Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif, Jakarta Pt Raja Grafindo Persada*, 2010, I
- Subekti, Mening, Muslih Faozanudin, And Ali Rokhman, 'Pengaruh Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi Dan Struktur Birokrasi Terhadap Efektifitas Implementasi Program Bantuan Operasional Sekolah Pada Satuan Pendidikan Sekolah Dasar Negeri Di

- Kecamatan Tambak', *The Indonesian Journal Of Public Administration (Ijpa)*, 3.2 (2017) <<https://doi.org/10.52447/ijpa.v3i2.923>>
- Sugiastuti, Reika Happy, And Muhammad Rizki Pratama, 'Dampak Buruk Pembangunan Tanpa Pemerataan : Kesenjangan Ekonomi Antar Wilayah Di Indonesia', *Profit: Jurnal Administrasi Bisnis*, 16.1 (2022)
- Theberge, Leonard J., 'Law And Economic Development', *Denver Journal Of International Law & Policy*, 9.2 (1980) <<https://digitalcommons.du.edu/djilp/vol9/iss2/5>> [Accessed 21 May 2023]
- Trihandini, Dyah, 'Konsep Perlindungan Hukum Bagi Tenaga Medis Dalam Penanganan Covid 19', *Jurnal Hukum Dan Pembangunan Ekonomi*, 9.1 (2021), 52 <<https://doi.org/10.20961/hpe.v9i1.52619>>
- Trinandityo, Argo, 'Optimisme Dan Skeptisisme Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi Di Indonesia', *Jisip (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 5.2 (2021) <<https://doi.org/10.36312/jisip.v5i2.2028>>
- Utami, Irza, Donny Yoegiantoro, And Nugroho Adi Sasongko, 'Implementasi Kebijakan Kendaraan Listrik Indonesia Untuk Mendukung Ketahanan Energi Nasional', *Ketahanan Energi*, 8.1 (2022)
- Wachid Ridwan, 'Faktor Agama Dalam Hubungan Internasional', *Enersia Publika: Energi, Sosial, Dan Administrasi Publik*, 1 (2017)
- Wirawan, Vani, 'Rekonstruksi Politik Hukum Penyelesaian Sengketa Tanah Dan Konflik Tanah Di Indonesia', *Jurnal Hukum Progresif*, 9.1 (2021) <<https://doi.org/10.14710/jhp.9.1.1-15>>