BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sarana dan prasarana transportasi secara umum merupakan komponen yang sangat penting dalam menunjang kelancaran kegiatan perekonomian masyarakat dan meningkatkan pengembangan wilayah baik di daerah pedesaan maupun daerah perkotaan di Indonesia.[2] Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi 5,02% terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia sebesar 5,31% pada 2022.[3] Menurut Aziz dan Rudi dalam Thohir et al., mengatakan bahwa transportasi merupakan kebutuhan turunan atau kebutuhan kedua, dalam kegiatan ekonomi masyarakat.[4] Dengan kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan dengan banyak gunung, maka hal itu menjadi tantangan tersendiri bagi transportasi yang ada di Indonesia.[5]

Seiring berjalannya waktu, transportasi secara umum telah mengalami transformasi yang signifikan berkat pengembangan teknologi.

[2] Rikardus Kristiano, Suryana, dan Upi Supriatna, 'Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam Hubungannya dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara', Jurnal Geografi Gea, 19 (2), 2019: 132.

[3] Annisa Mutia, 'Sektor Transportasi di Indonesia Lengkap', dalam https://id.techinasia.com, diakses 24 Oktober 2024

[4] Muhammad Tohir, Danri Primadi, Dan Salsabila Putri Budianti, 'Analisis Pengaruh Perkembangan Teknologi Digitalisasi pada Bidang Transportasi dan Logistik Terhadap Sumber Daya Manusia', Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Penelitian Terapan, 1(2), 2023: 132–133.

[5] Putri Apriyani et al., 'Perkembangan Transportasi Nasional Tahun 2024 (Januari-Maret)', Jurnal Sistem Informasi, 2(6), 2024: 369.

Adanya perkembangan teknologi transportasi ini, dimanfaatkan oleh sebagian orang untuk mempermudah dan mempercepat pergerakan dalam memenuhi segala kebutuhan hidupnya.[6] Keberadaan teknologi transportasi ini dirasa semakin mempermudah mobilitas manusia dalam melaksanakan berbagai kegiatan. Hal ini sejalan dengan firman Allah SWT dalam Q.S. An-Nahl ayat 8, yang berbunyi:

وَّالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيْرَ لِتَرْكَبُوْهَا وَزِيْنَةًۗ وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُوْنَ ۝٨

Artinya: (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai untuk kamu tunggangi dan (menjadi) perhiasan. Allah menciptakan apa yang tidak kamu ketahui. (Q.S. An-Nahl: 8).[7]

Ayat tersebut menjelaskan tentang penyebutan beberapa binatang yang bisa digunakan sebagai alat transportasi, lalu ditutup dengan kalimat *wa yakhluqu ma la ta'lamun* (وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُوْنَ). Hal ini menurut Quraish mengindikasikan adanya transportasi-transportasi baru di masa depan. Dapat disimpulkan bahwa, apa yang dinyatakan oleh Al-Qur'an telah terbukti pada masa kini, bahwa pada perkembangannya muncul berbagai alat transportasi yang semakin canggih.[8]

Adanya perkembangan teknologi transportasi tersebut telah membawa banyak manfaat bagi kehidupan manusia. Namun, di balik kemajuan teknologi ini, terdapat dampak negatif yang signifikan terhadap

[6] Tohir, Primadi, dan Putri Budianti, 'Analisis Pengaruh Perkembangan Teknologi Digitalisasi pada Bidang Transportasi dan Logistik Terhadap Sumber Daya Manusia'..., hlm. 133.

[7] Al-Qur'an, QS. Al-Furqon ayat 67, *Alquran dan Terjemahnya* (Bandung: PT. Cordoba Internasional Indonesia, Yayasan Penerjemah dan Penerbit Alquran, 2009), 273.

[8] Miftah H. Yusufpati, 'Surat Yasin Ayat 41-42: Isyarat Perkembangan Transportasi Masa Depan', dalam https://kalam.sindonews.com, diakses pada 06 Mei 2025

lingkungan. Salah satunya adalah teknologi transportasi pada kendaraan, semakin canggih teknologi kendaraan, semakin tinggi konsumsi bahan bakar fosil, pada akhirnya meningkatkan emisi gas buang. Hal ini sejalan dengan penelitian Andre dan Yuli, memaparkan bahwa di perkotaan, penyebab terjadinya polusi udara terbesar berasal dari gas buang kendaraan sebesar 60–70% persen, sekitar 10-15% berasal dari cerobong asap industri dan sisanya terjadi akibat pembakaran-pembakaran.[9] Tidak hanya itu, dalam Buletin Gas Rumah Kaca BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika) mengatakan bahwa produksi dan penggunaan energi (termasuk bahan bakar yang digunakan oleh kendaraan) merupakan sumber emisi gas rumah kaca terbesar di dunia (sekitar 75% dari total pada tahun 2015).[10] Sedangkan berdasarkan data tahun 2023 yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM mengatakan bahwa sektor transportasi berbasis energi fosil menjadi penyumbang persentase kedua dalam emisi gas rumah kaca global. Persentase pertama ditempati industri produsen sebesar 46,35%, transportasi sebesar 26,39%, industri manufaktur dan konstruksi sebesar 17, 75%, dan sektor lainnya sebesar 4,63%.[11] Hal ini menunjukkan bahwa perkembangan teknologi transportasi yang berbahan bakar fosil ternyata telah menjadi salah satu faktor utama penyebab perubahan iklim.

Melihat hal tersebut, Pemerintah Indonesia berupaya untuk melakukan adanya pengembangan teknologi baru yang berfokus pada

[9] Danre Septianto dan Yuli Danriyati, 'Pengaruh Harga dan Perbedaan Produk Terhadap Minat Beli Sepeda Listrik di Kota Sampit', Jurnal E-Bis:Ekonomi Bisnis, 7(2), 2023: 577.

[10] Tim Penyusun Buletin, 'Gas Rumah Kaca', dalam Buletin Gas Rumah Kaca, Vol. 1, No. 1, 24 Oktober 2024. Hlm. 4

[11] Ibid., Hlm. 7

efisiensi energi dan pengurangan emisi gas buang, yakni kendaraan listrik. Pengembangan kendaraan listrik menjadi salah satu fokus utama dalam industri transportasi. Dikarenakan kendaraan listrik menawarkan alternatif yang lebih bersih dan berkelanjutan dibandingkan dengan kendaraan berbahan bakar fosil, sehingga dapat menjadi kunci dalam upaya pengurangan emisi gas.

Tidak hanya itu, dalam mendukung pengembangan kendaraan listrik, Pemerintah menerbitkan beberapa peraturan-peraturan yang terdiri dari Peraturan Pemerintah Nomor 73 tahun 2019 tentang pajak kendaraan menjadi emisi gas buang, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang motor listrik dan kecepatan maksimal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2020 tentang komponen pengemudian listrik dan besar daya motor, Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 13 Tahun 2020 tentang infrastruktur pengisian kendaraan listrik, dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 28 Tahun 2020 tentang kendaraan listrik.[12] Dengan adanya peraturan tersebut, perkembangan kendaraan listrik di Indonesia menguat dan diprediksi akan terus berkembang naik seiring berjalannya waktu.[13] Perkembangan kendaraan listrik di Indonesia juga tercermin dari munculnya beragam jenis kendaraan listrik yang telah tersedia di pasar domestik dengan total mencapai 133.225 unit per april 2024. Terdiri dari

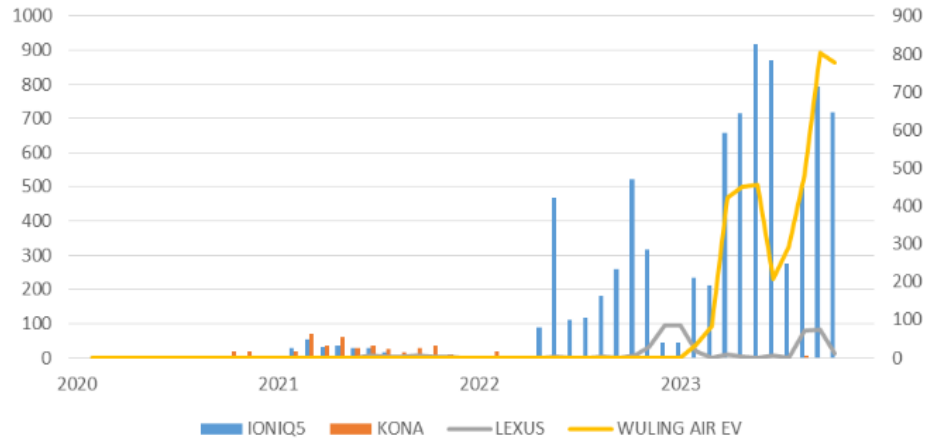
[12] Fea, '7 Regulasi yang Bikin Kendaraan Listrik Ngebut di Indonesia', dalam CNN Indonesia, diakses 15 Oktober 2024

[13] Adi P, I Nyoman Satya Kumara, dan I Gusti Agung pt Raka Agung, 'Status Perkembangan Sepeda Listrik dan Motor Listrik di Indonesia', Jurnal Spektrum, 8(4), 2021.

motor listrik 109.576 unit, mobil listrik 23.238 unit, bus listrik 81 unit, dan sisanya kendaraan listrik lainnya seperti sepeda listrik dan mobil golf 330 unit.[14]

Lebih lanjut, terkait penjualan mobil listrik mencapai 15.437 unit pada tahun 2022, meningkat 383,62% dari tahun sebelumnya yang hanya memperoleh sebanyak 3.192 unit. Beberapa merek mobil listrik yang mengalami peningkatan signifikan yaitu mobil listrik murni atau biasa disebut *Battery Electric Vehicle* (BEV) menempati posisi pertama, kedua Hyundai Ioniq5, dan ketiga Wuling Air EV yang menjadi mobil listrik terlaris dengan kontribusi sebesar 52% (lihat Gambar 1.1).[15]

Gambar 1. 1
Penjualan Mobil Listrik Merek Ioniq5, Kona, Lexus, & Wuling Air EV



Sumber: Gaikindo (2023)

Selanjutnya berdasarkan data dari Kementerian Perindustrian, tidak hanya mobil listrik akan tetapi motor listrik juga mengalami peningkatan

[14] Miko, 'Populasi Kendaraan Listrik Tembus 133 Ribu di Indonesia', dalam CNN Indonesia, diakses 11 November 2024

[15] Dini Ardiyanti et al., 'Analisis Penjualan Mobil Listrik di Indonesia dalam Rentang Waktu 2020-2023', Ecoma: *Journal Of Economics and Management*, 1(3), 2023: 115.

yang signifikan. Hal tersebut dapat dilihat dari data Kementerian Perindustrian sepanjang Januari-Maret 2023, yang sebelumnya hanya 1.678 unit menjadi total 5.471 unit. Hal ini dikarenakan terdapat mekanisme insentif yang berlaku pada April-Juli 2023.[16]

Sedangkan pada kategori bus listrik, berdasarkan dari data Kementrian Perindustrian memaparkan bahwa pada tahun 2023 jumlah armada bus listrik naik 140% menjadi 6.227 unit, dari tahun sebelumnya sebanyak 2.550 unit. Hal ini dikarenakan masih belum menyebar secara menyeluruh di daerah, dan bus listrik masih di dominasi di daerah Jakarta dan Surabaya. Kedepannya Pemerintah terus berupaya untuk meratakan keberadaan bus listrik ini di seluruh wilayah Indonesia, sebagai wujud komitmen untuk mengurangi emisi gas.[17]

Berdasarkan penjelasan sebelumnya semua kendaraan listrik mengalami peningkatan yang cukup signifikan, berbeda dengan sepeda listrik atau *e-bike*. Berdasarkan data penjualan sepeda listrik (lihat tabel 1.1) masih mengalami fluktuasi atau naik turun. Seperti halnya pada merek Venus mengalami penurunan di tahun 2023 sebesar 4%, sedangkan pada merek Selis hanya naik 1,3% saja dan mengalami penurunan di tahun 2022 sebesar 2,6%. Dengan demikian, penjualan sepeda listrik yang masih fluktuatif menjadi penting untuk diteliti dalam melihat faktor-faktor yang mempengaruhi minat beli sepeda listrik. Disamping itu, Yaputra et al.

[16] Muhammad Regi Nidzra Kurniawan, 'Analisa dan Visualisasi Data Penjualan Motor Listrik di Indonesia Menggunakan Microsoft Excel', Jurnal Sistem Informasi, 2(2), 2024: 69.

[17] Tia Dwitiani Komalasari, 'Jumlah Armada Bus Listrik Indonesia Melonjak 140% pada 2023', dalam https://katadata.co.id, diakses pada 28 Okober 2024

dalam penelitiannya juga menegaskan untuk menguji lebih lanjut faktor-faktor yang mempengaruhi minat beli sepeda listrik.[18]

Tabel 1. 1
Top Brand Index Tahun 2020-2023

Nama Brand	2020	2021	2022	2023
Selis	26.70%	28.80%	26.20%	27.30%
Venus	8.60%	7.60%	10.40%	6.40%

Sumber: www.topbrand-award.com (2024)

Berdasarkan penelitian sebelumnya, sudah cukup banyak yang melakukan penelitian terkait faktor-faktor yang mempengaruhi minat beli sepeda listrik, namun masih terdapat beberapa celah penelitian (*research gap*) yang perlu diisi. Seperti masih minimnya dan penting untuk dikaji lebih lanjut pada kategori faktor kebijakan pemerintah. Sejalan dengan itu, penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Alonso juga menekankan pentingnya melihat peran kebijakan pemerintah seperti insentif pajak dan penghematan biaya BBM pada minat beli sepeda listrik.[19] Tidak hanya itu, masih terdapat temuan yang inkonsisten, yang mana insentif pajak tidak memiliki pengaruh yang signifikan secara statistik terhadap minat beli kendaraan listrik yang disampaikan oleh Clinton dan Steinberg.[20]

Kemudian, pentingnya penghematan biaya BBM perlu untuk dikaji lebih lanjut karena merupakan salah satu pendorong minat beli masyarakat

[18] Hermanto Yaputra et al., 'Pengaruh *Green Marketing, Sustainable Advertising, Eco Packaging/Labeling* Terhadap *Green Purchasing Behavior* (Studi pada Kendaraan Listrik)', *Journal Of Indonesia Marketing Association* (IMA), 2(1), 2023: 71.

[19] Sergio Luis Náñez Alonso, *'The Tax Incentives in the IVTM and "Eco-Friendly Cars": The Spanish Case', Sustainability*, 12 (8), 2020: 18.

[20] Bentley C. Clinton and Daniel C. Steinberg, *'Providing the Spark: Impact of Financial Incentives on Battery Electric Vehicle Adoption', Journal of Environmental Economics and Management*, 98, (2019): 21.

terhadap sepeda listrik.[21] Hal tersebut dikarenakan fluktuasi harga BBM yang tidak stabil akibat keterbatasan sumber daya minyak bumi mendorong masyarakat mencari alternatif transportasi yang lebih hemat biaya.

Selain faktor kebijakan pemerintah, dalam penelitian ini juga akan menguji faktor gaya hidup hijau, dikarenakan masih ditemukannya inkonsistensi terkait dengan hasil penelitian sebelumnya. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Putri dan Rahmawan[22], Nurdin dan Ratnasari[23], serta penelitian Yaputra et al.[24], ditemukan bahwa gaya hidup hijau merupakan salah satu faktor pendorong yang berpengaruh secara positif terhadap minat beli sepeda listrik, sehingga dapat meningkatkan pembelian pada sepeda listrik. Akan tetapi hal ini berbeda dengan temuan dalam penelitian Angela et al., bahwa gaya hidup hijau tidak dapat dibuktikan pengaruhnya terhadap minat beli sepeda listrik.[25]

Berdasarkan uraian sebelumnya, penelitian ini menawarkan kebaruan dengan secara spesifik menganalisis pengaruh kebijakan pemerintah dan gaya hidup hijau pada minat beli sepeda listrik dengan

---

[21] Ade Febransyah, *'Predicting Purchase Intention Towards Battery Electric Vehicles: A Case Of Indonesian Market'*, *World Electric Vehicle Journal*, 12 (4), (2021): 240.

[22] Shinta Aprika Putri dan Ginanjar Rahmawan, 'Pengaruh *Green Life Style, Futuristic Design, Technology dan Confidence* terhadap Minat Beli Mobil Listrik', 5 (1), (2022).

[23] Ashilah Sakinah Nurdin dan Ina Ratnasari, 'Pengaruh *Green Lifestyle, Green Product Knowledge* dan *Green Advertising* terhadap *Green Purchase Intention* Motor Listrik Merek Volta pada Masyarakat di Kabupaten Karawang', *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 4 (4), 2024.

[24] Hermanto Yaputra et al., 'Pengaruh *Green Marketing, Sustainable Advertising, Eco Packaging/Labeling* terhadap *Green Purchasing Behavior* (Studi Pada Kendaraan Listrik)', *Journal of Indonesia Marketing Association (IMA)*, 2(1), 2023: 87.

[25] Angela Kayla Jannessa Agustinus, Amelia Setiawan, dan Hamfri Djajadikerta, 'Menggali Dinamika Minat Beli Kendaraan Listrik: Faktor Kepedulian Lingkungan dan Ekonomi', *Journal Of Social dan Economics Research*, 6(1), 2024: 752.

menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini akan memberikan pemahaman empiris yang lebih jelas mengenai hubungan kausal antara insentif pajak, penghematan biaya BBM dan gaya hidup hijau pada minat beli sepeda listrik. Selain itu, penelitian ini akan memberikan gambaran yang lebih luas dan aplikatif bagi perusahaan serta pembuat kebijakan dalam merancang strategi yang efisien dalam mendorong minat beli terhadap sepeda listrik. Sehingga judul dalam penelitian ini adalah **"Pengaruh Insentif Pajak, Penghematan Biaya BBM, dan Gaya Hidup Hijau pada Minat Beli Sepeda Listrik"**.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan paparan latar belakang masalah sebelumnya, identifikasi masalah yang dijadikan bahan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan data penjualan sepeda listrik dengan merek ternama tahun 2020-2023, masih bersifat fluktuatif dan belum stabil.
2. Masih minimnya penelitian dan inkonsistensi hasil terkait faktor yang mempengaruhi minat beli sepeda listrik yakni kebijakan pemerintah, dan lebih banyak dilakukan penelitian pada faktor bauran pemasaran dan faktor pribadi.
3. Masih terdapat inkonsistensi hasil penelitian dari faktor gaya hidup hijau dalam mempengaruhi minat beli sepeda listrik.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, adapun rumusan masalah yang akan dijadikan sebagai objek penelitian adalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor kebijakan pemerintah dan gaya hidup hijau berpengaruh signifikan pada minat beli sepeda listrik?
2. Apakah insentif pajak berpengaruh signifikan pada minat beli sepeda listrik?
3. Apakah penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak) berpengaruh signifikan pada minat beli sepeda listrik?
4. Apakah gaya hidup hijau berpengaruh signifikan pada minat beli sepeda listrik?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan dalam penelitian ini yaitu:

1. Menguji pengaruh kebijakan pemerintah dan gaya hidup hijau secara signifikan pada minat beli sepeda listrik.
2. Menguji pengaruh signifikan insentif pajak pada minat beli sepeda listrik.
3. Menguji pengaruh signifikan penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak) pada minat beli sepeda listrik.

4. Menguji pengaruh signifikan gaya hidup hijau pada minat beli sepeda listrik.

E. Kegunaan Penelitian

Melalui penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Secara Teori

   Dapat dijadikan sebagai pengembangan keilmuan dan kontribusi pengetahuan tentang pengaruh insentif pajak, penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak), dan gaya hidup hijau pada minat beli sepeda listrik. Serta mengetahui seberapa besar pengaruhnya dalam mendorong minat beli konsumen terhadap kendaraan listrik, khususnya sepeda listrik.

2. Secara Empiris

   Dapat menambah kontribusi berupa bukti-bukti empiris terkait faktor-faktor yang mempengaruhi minat beli terhadap kendaraan listrik khususnya sepeda listrik.

3. Bagi Akademis

   Dapat memberikan informasi dan literatur penunjang terkait pengaruh faktor kebijakan pemerintah dan gaya hidup hijau terhadap minat beli sepeda listrik bagi civitas akademik atau dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.

4. Bagi Praktisi

Dapat memberikan pemahaman terkait pengaruh faktor insentif pajak, penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak), dan gaya hidup hijau terhadap minat beli sepeda listrik. Lebih lanjut, pemahaman terkait ketiga faktor tersebut dalam mempengaruhi minat beli sepeda listrik dapat digunakan sebagai landasan bagi pemuat kebijakan dan pelaku industri dalam pengembangan pasar sepeda listrik di Indonesia.

F. Ruang Lingkup dan Keterbatasan Penelitian

Penelitian mengidentifikasi berbagai faktor yang dapat mempengaruhi minat beli konsumen terhadap sepeda listrik. Batasan penelitian ini termasuk pengaruh faktor kebijakan pemerintah seperti insentif pajak dan penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak), serta gaya hidup hijau pada konsumen yang sudah menggunakan sepeda listrik di seluruh Indonesia.

G. Penegasan Istilah

Guna tidak terjadi kesalahpahaman dalam penafisiran istilah-istilah dalam penelitian yang berjudul “Pengaruh Insentif Pajak, Penghematan Biaya BBM, dan Gaya Hidup Hijau pada Minat Beli Sepeda Listrik” berikut penegasan istilah:

1. Definisi Konseptual

   a. Insentif Pajak

      Sebuah penawaran dari pemerintah, melalui manfaat pajak, dalam suatu kegiatan tertentu, seperti kontribusi uang untuk kegiatan yang berkualitas, dinamakan insentif pajak. Menurut Winardi dalam Dewi et al. mengatakan bahwasanya insentif pajak merupakan pemajakan dengan tujuan memberikan rangsangan atau keringanan.[26]

   b. Penghematan Biaya BBM (Bahan Bakar Minyak)

      Menurut Purnomo et al. dalam Chartadi et al., penghematan biaya BBM (Bahan Bakar Minyak) merupakan upaya untuk meningkatkan efisiensi penggunaan bahan bakar, untuk mengurangi pengeluaran yang terkait sehingga tidak menghabiskan banyak biaya.[27]

   c. Gaya Hidup Hijau

      Gaya hidup hijau, merujuk pada pola hidup dan praktik yang mengutamakan keberlanjutan dan perlindungan lingkungan. Menurut Kollmuss & Agyeman dalam Saleky mengatakan bahwa gaya hidup ini melibatkan pengambilan keputusan yang mendukung pelestarian sumber daya alam, pengurangan dampak

[26] Syanti Dewi, 'Pengaruh Insentif Pajak, Tarif Pajak, Sanksi Pajak dan Pelayanan Pajak Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Selama Masa Pdanemi Covid-19', Jurnal Ekonomika dan manajemen, 9(2), (2020): 110.

[27] Rachmad Chartady et al., 'Pengaruh Fluktuasi Bahan Bakar Minyak Indonesia dan Nilai Tukar Rupiah Terhadap Pergerakan Harga Saham dengan Inflasi sebagai Variabel Intervening pada Perusaan Transportasi di BEI Tahun 2017-2022', JIRK: *Journal Of Innovation Research Dan Knowledge*, 3(8), 2024: 1517.

negatif terhadap lingkungan, dan peningkatan kualitas hidup melalui tindakan tindakan yang ramah lingkungan.[28]

d. Minat Beli

Minat beli adalah sebuah perasaan untuk membeli oleh konsumen yang timbul setelah konsumen melakukan kegiatan pra-pembelian. Kegiatan prapembelian bisa berbentuk konsumen mencari tahu apa kebutuhannya serta produk yang bisa memadai kebutuhan konsumen tersebut.[29]

2. Definisi Operasional

a. Insentif pajak ialah suatu kebijakan pemerintah yang memberikan keringanan atau pengurangan beban pajak kepada individu atau perusahaan yang melakukan tindakan tertentu. Dalam konteks sebagai pengaruh minat beli sepeda listrik, insentif pajak disini berupa pembebasan atau pengurangan pajak pembelian kendaraan listrik.

b. Penghematan biaya BBM dalam konteks pengaruh minat beli sepeda listrik merujuk pada kenaikan harga BBM yang mendorong masyarakat untuk mempertimbangkan kembali pilihan transportasi mereka. Pada akhirnya, banyak orang yang mulai menyadari bahwasanya beralih ke sepeda listrik adalah

[28] Saul Ronald Jacob Saleky dan Swesty Kastanya, 'Pengaruh *Green Lifestyle* Terhadap Keputusan Pembelian Mahasiswa Politeknik Negeri ambon', Seminar Nasional Terapan Riset Inovatif (Sentrinov), 10(2), 2024: 243.

[29] Muhammad Abdul Kohar Septyadi, Mukhayati Salamah, dan Siti Nujiyatillah, '*Literature Review* Keputusan Pembelian dan Minat Beli Konsumen pada *Smartphone*: Harga dan Promosi', Jurnal Manajemen Pendidikan dan Ilmu Sosial, 3(1), 2022: 302.

langkah yang bijaksana untuk menghemat pengeluaran jangka panjang.

c. Gaya hidup hijau dalam konteks pengaruh minat beli sepeda listrik merujuk pada meningkatnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga lingkungan sehingga mendorong semakin banyak orang untuk beralih pada transportasi yang lebih ramah lingkungan, salah satunya sepeda listrik.

d. Minat beli dalam hal ini mengacu pada keinginan atau kecenderungan seseorang untuk membeli dan mengguakan sepeda listrik sebagai alat transportasi. Ini merupakan suatu sikap yang positif yang menunjukkan kesediaan suatu individu untuk beralih dari kendaraan dengan berbahan bakar minyak ke kendaraan listrik.

H. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan pemahaman, penulis telah menyusun 6 (enam) pembahasan sistematis:

BAB I Pendahuluan yang berisikan tentang latar belakang masalah, identifkasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, ruang lingkup dan keterbatasan penelitian, penegasan istilah, dan sistematika pembahasan. Hal ini guna membantu pembaca memahami latar belakang penelitian ini. Pendahuluan ini berisi informasi penting yang memberikan pemahaman untuk memahami bab-bab berikutnya.

BAB II Landasan Teori berisikan tentang dasar-dasar yang digunakan dalam melakukan penelitian dan menganalisis data yang ditemukan. Hasil penelitian terkait digunakan sebagai acuan penelitian terdahulu, kerangka berfikir penelitian dan hipotesis dalam penelitian.

BAB III Metode Penelitian berisi uraian metode penelitian yang digunakan untuk mencapai hasil penelitian secara maksimal, mengenai pendekatan dan jenis penelitian, populasi dan sampel, sumber data, variabel dan skala pengukuran yang akan digunakan dalam penelitian.

BAB IV Hasil Penelitian peneliti menguraikan hasil penelitian yang terkait dengan permasalahan yang diangkat dengan pembahasannya. Selain itu penulis menyajikan pengujian data serta pembuktian hipotesis.

BAB V Pembahasan berisi tentang pembahasan dan hasil dari penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB VI Penutup, mencakup kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah ringkasan yang ditulis oleh peneliti untuk membuktikan kebenaran hasil penelitian berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan. Saran, disusun berdasarkan pengetahuan dan refleksi peneliti, serta memberikan rekomendasi kepada pengelola subjek penelitian dan para peneliti di bidang yang sama yang ingin melanjutkan dan mengembangkan penelitian tersebut.