

# BAB I

## PENDAHULUAN

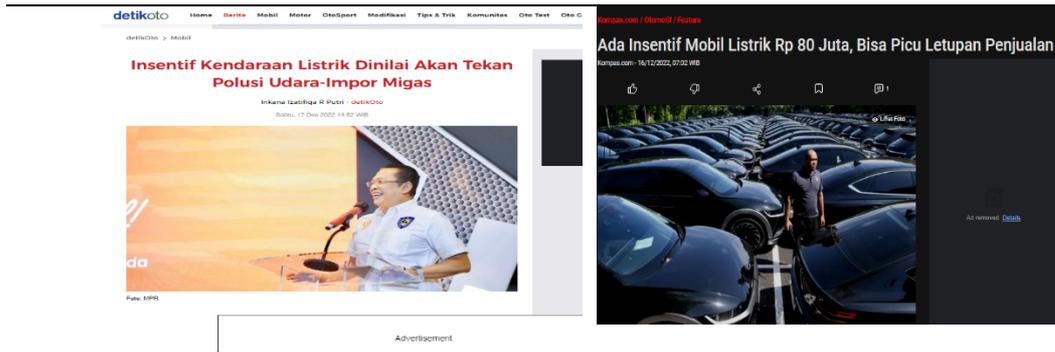
### 1.1 Latar Belakang Masalah

Kehadiran Mobil Listrik Di Indonesia tentunya menuai beberapa Kebijakan PERPRES mengenai kendaraan listrik telah dikeluarkan yaitu Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk Transportasi Jalan. Perpres yang ditandatangani oleh Presiden Jokowi ini ditetapkan pada 8 Agustus 2019 dan memiliki isi sebanyak 37 pasal. Tinjauan Isi Perpres No. 55 Tahun 2019 Perpres ini dibuka dengan Ketentuan Umum seputar kendaraan listrik, yaitu pengertian motor listrik, baterai, kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, stasiun pengisian kendaraan listrik umum dan lainnya (PERPRES, 2019).

Seperti yang pernah disampaikan sebelumnya oleh Menperin, insentif kendaraan listrik yang diterapkan di negara seperti Thailand perlu menjadi perhatian di Indonesia agar pertumbuhan kendaraan listrik di Indonesia bisa lebih cepat. Menperin memberikan gambaran, insentif yang akan diberikan untuk pembelian mobil listrik besarnya sekitar Rp80 juta, dan untuk mobil listrik berbasis hybrid sekitar Rp40 juta. Sedangkan untuk jenis kendaraan roda dua, pembelian motor listrik memperoleh insentif sekitar Rp8 juta. “Sementara, motor konversi menjadi motor listrik mendapat insentif sekitar Rp5 juta,” jelas Agus. Insentif bagi pembelian kendaraan listrik bertujuan untuk mendorong agar penggunaan mobil atau motor listrik bisa semakin cepat (Kemenperin, 2022).

Tabel 1.1 Tabel Analisa

No	Artikel Oto.Detik.com	Artikel Kompas.com
1	Insentif Kendaraan Listrik Dinilai Akan Tekan Polusi Udara-Impor Migas	Ada Insentif Mobil Listrik Rp 80 Juta, Bisa Picu Letupan Penjualan



Sumber: Olahan Penelitian

Kedua media tersebut memiliki topik pembahasan yang sama yaitu terkait dengan Insentif yang diberikan oleh pemerintah untuk kendaraan mobil listrik, namun terdapat perbedaan pada judul dari kedua artikel tersebut, dimana Detik.com menggunakan judul dengan kata-kata yang terkesan pro pada insentif yang diberikan oleh pemerintah karena dapat menekan polusi udara di Indonesia. Namun berbeda dengan Kompas.com dengan judul yang menekankan pada dampak letupan penjualan dibandingkan dengan oto.Detik.com. Kompas terlihat lebih mengutamakan penjualan dari mobil tersebut dibandingkan efek positif yang terjadi jika insentif tersebut benar diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat Indonesia.

Energi utama yang dikonsumsi oleh masyarakat Indonesia sebagian besar juga berasal dari energi fosil. Energi fosil tersebut sering kita sebut BBM (Bahan Bakar Minyak). Persentase konsumsinya terhadap total pemakaian energi final merupakan yang terbesar dan terus mengalami peningkatan. Dilihat dari sisi pemakai BBM, sektor transportasi merupakan pemakai BBM terbesar dengan proporsi setiap tahun selalu mengalami kenaikan. Kemudian disusul oleh sektor rumah tangga, sektor industri dan pembangkit listrik. Sedangkan, jika dilihat ketersediaannya, selama ini kebutuhan BBM dipasok oleh Pertamina dan impor (Siswanto, 2019)

Beberapa jenis energi BBM yang sebagian penyediaannya melalui impor adalah avtur, minyak tanah, minyak solar, minyak diesel, dan minyak bakar. Satu hal yang mengkhawatirkan adalah bahwa ada kecenderungan impor BBM kian meningkat. Maka bukan tidak mungkin suatu saat Indonesia akan mengimpor sepenuhnya kebutuhan BBM bila upaya mendiversifikasi pemakaian energi non BBM tidak dilakukan secara serius. Dengan kata lain masyarakat Indonesia perlu

adanya energi alternatif yang keberadaannya dapat menggantikan BBM (Sa'adah, 2017).

Pertumbuhan penduduk Indonesia masih terus berlangsung dan kebutuhan energi untuk transportasi terus meningkat dari tahun ke tahun. Terlebih penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil (fossil fueled-based motor vehicle) semakin meningkat dan memenuhi jalan-jalan raya perkotaan dan tol. Minyak bumi yang digunakan sebagai bahan bakar mobil konvensional saat ini merupakan energi yang tidak terbarukan (Aziz, 2020).

Mobil listrik merupakan salah satu sarana transportasi yang bisa memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat namun tetap ramah lingkungan karena tidak memiliki polusi atau emisi gas buang. Banyak sekali dampak negatif dari polusi atau emisi gas buang yang dihasilkan dari pembakaran mesin mobil konvensional. Antara lain dampak negatif terhadap kesehatan dan kesejahteraan manusia serta lingkungan hidup. Pemerintah Indonesia berencana serius dalam mewujudkan konversi kendaraan berbasis listrik (KBL).

Akhir-akhir ini pemerintah Indonesia sangat mendorong penggunaan mobil listrik. Seperti yang pernah disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada acara tahunan industri jasa keuangan tahun 2020 di grand ballroom The Ritz Carlton Pacific Place (PP) Jakarta, bahwa hanya mobil listrik saja yang suatu saat nanti diperbolehkan berlalu-lalang di ibu kota baru. Kebijakan tersebut juga berisi tentang larangan penggunaan kendaraan bermotor konvensional dalam kawasan ibu kota baru Indonesia. Pernyataan Presiden tersebut di atas diberikan berdasarkan data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) bahwa jenis kendaraan bermotor di Indonesia telah mencapai 146,8 juta unit pada tahun 2018, di mana 16,4 juta unit merupakan mobil penumpang (Aziz, 2020).

Hal ini menyebabkan terjadinya peningkatan yang signifikan atas bahan bakar fosil yang dikonsumsi oleh masyarakat Indonesia, yang akan berakibat pula pada meningkatnya polusi gas buang dari kendaraan bermotor. Kota Jakarta pernah menempati urutan kedua tingkat (level) udara paling berpolusi di dunia menurut situs AirVisual ([airvisual.com](http://airvisual.com)) pada bulan Agustus 2019 (MT., 2014). Salah satu solusi dalam mengurangi penggunaan kendaraan bermotor (berbahan bakar fosil) ialah dengan beralih ke kendaraan berbasis listrik (KBL) seperti mobil listrik. Mobil

listrik memiliki beberapa keunggulan dibandingkan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil (fossil fueled-based vehicle), dan salah satunya (yang utama) ialah tidak dihasilkannya gas buang sehingga tidak memberikan sumbangsih/kontribusi bagi pemanasan global (carbon footprint) di Indonesia. Dukungan pemerintah Indonesia terhadap mobil listrik tercantum dalam Perpres No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan. Di dalamnya juga dibahas tentang insentif yang akan diberikan untuk mendorong percepatan konversi kendaraan berbasis listrik (Perpres No 55, 2019).

Mobil listrik pertama kali dikenalkan oleh Robert Anderson dari Skotlandia pada tahun 1832-1839, namun pada saat itu harga bahan bakar minyak (BBM) relatif murah sehingga masyarakat dunia cenderung mengembangkan Motor Bakar yang menggunakan BBM. Saat ini harga BBM semakin mahal dan cendrungnya semakin menipis serta sulit dikendalikan untuk masa yang akan datang. Selain itu, terdapat isu lingkungan yang menjadi perhatian dunia yang tertuang dalam Education for Sustainable Development (Zuhri, 2020)

Hal ini memicu pengembangan penggunaan energi listrik dalam system transportasi sebagai pengganti bahan bakar fosil, sebab energi listrik mudah dibangkitkan dari berbagai macam sumber termasuk dari sumber-sumber energi terbarukan. Mengacu kepada blueprint Pengembangan Energi Baru Terbarukan dan Konservasi Energi, ketahanan dan kemandirian energi harus ditingkatkan dengan menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK = CO<sub>2</sub>) serta meningkatkan pemanfaatan energi baru terbarukan (Rahman, 2017).

Perkembangan otomotif listrik di Indonesia membawa pengaruh besar bagi negara, karena mobil listrik mulai memasuki pasar Indonesia. Pemerintah juga mulai mengembangkan mobil listrik buatan nasional dan mengadakan investasi secara besar-besaran dengan negara lain (Putri G. A., 2021). Desain yang elegan yang dilengkapi dengan fitur teknologi yang canggih membuat masyarakat dunia kepincut. Selain itu, mobil listrik juga berbahan bakar ramah lingkungan dan tidak menghasilkan emisi karbon dimana mana, sehingga dapat mengurangi kadar CO<sub>2</sub> di udara. Mobil listrik secara teknis merupakan bentuk elektrifikasi transportasi, sehingga mobil listrik akan berkaitan langsung dengan sumber, pembangkit, penyaluran dan harga listrik itu sendiri. Apabila menggunakan listrik bersubsidi,

maka secara tidak langsung pemilik mobil listrik akan menikmati subsidi tersebut yang mungkin bukan ditujukan untuk pemilik mobil listrik. Beberapa komponen utama mobil listrik antara lain motor listrik, baterai (accu), alat pengisian ulang (charger), control kecepatan (speed control) dan sistem manajemen energi (Energy Management System) Mobil listrik awalnya menggunakan motor listrik sebagai penggerakannya. Energi listrik tersebut nantinya diubah menjadi energi mekanik melalui motor listrik supaya dapat menggerakkan mobil.

Di Indonesia, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) melalui salah satu satuan kerja yaitu Pusat Penelitian Tenaga dan Mekatronik , melakukan penelitian mengenai mobil listrik dari tahun 1997 dimana mesin sebuah mobil konvensional diganti dengan mobil listrik. Di Indonesia, mobil listrik pertama diciptakan oleh Ricky Elson yang berhasil memproduksi mobil listrik lokal. Sebagai peneliti serta pengembang teknologi di mesin listrik, Ricky memulai eksperimennya pada tahun 2010 ketika masih bekerja di perusahaan listrik dengan melakukan beberapa riset mengenai mobil listrik (Hardiyon, 2022).

Ricky membuat mobil listrik pada tahun 2012 dan dinamai dengan 'Mobil Listrik Selo', yang kemudian hanya diproduksi dalam waktu kurang 6 bulan saja sebelum akhirnya diperkenalkan pada KTT Apec 2013. Mobil listrik ini hanya mampu berjalan dengan kecepatan 29km/jam, apabila dikendarai lebih dari 80km/jam mobil tersebut akan berdampak overheating. Mobil listrik Selo ini mempunyai komponen hingga 70% berasal dari lokal, sementara untuk baterai dan motor listriknya harus impor dari luar negeri (Dananjaya, 2021).

China dan negara di Eropa telah memulai pemakaian mobil listrik, dan lambat laun meninggalkan mobil konvensional. Melalui regulasi pemerintah, semisal pembebasan biaya pajak tahunan, penggratisan lewat jalan tol (khusus mobil listrik), ataupun parkir gratis, merupakan stimulasi yang dicanangkan untuk mengurangi polusi udara di jalan raya. Dengan membangun secara massal stasiun pengisian listrik di titik-titik tertentu, serta industri pembuat baterai, merupakan solusi jitu dalam memenuhi kebutuhan akan meningkatnya mobil listrik pada masa mendatang (Rat, 2019).

Di kutip dari Detik.com Untuk kebutuhan pengisian listrik, diperlukan kesiapan instansi penyedia energi listrik, seperti Perusahaan Listrik Negara (PLN),

untuk memastikan pasokan kebutuhan listrik yang diperlukan. Pembangunan pembangkit listrik yang tersebar sporadis dari Sumatera sampai dengan Irian Jaya diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pemenuhan kebutuhan akan meningkatnya pengisian listrik terhadap mobil listrik. Melalui pembangunan pembangkit listrik berbahan bakar non batu bara, maka terjadi kesinambungan yang sejalan terhadap program mobil listrik yang ramah lingkungan. Tetapi, bagaimana dengan pemenuhan kebutuhan listrik yang dilakukan oleh pembangkit listrik dengan bahan bakar batu bara terhadap mobil listrik. Terjadi perubahan paradigma polusi udara yang sebelumnya di perkotaan (akibat kendaraan berbahan bakar fosil), sekarang polusi berpindah di cerobong flare pembangkit listrik berbahan bakar batu bara (untuk memenuhi kebutuhan mobil listrik). Jelas ini bukan solusi dalam mengatasi pencemaran udara (Rat, 2019).

Peraturan ini membahas soal pengendalian penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar minyak fosil. Pemerintah Pusat dapat melakukan pengendalian penggunaan kendaraan berbahan bakar minyak fosil secara bertahap. Pada pasal 17, dibahas soal pemberian insentif. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memberikan insentif untuk mempercepat program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan. Insentif yang diberikan bisa berupa insentif fiskal maupun non-fiskal.

Ada juga dibahas soal penanganan limbah baterai. Penanganan limbah baterai dari kendaraan listrik wajib dilakukan dengan daur ulang dan/atau pengelolaan. Keluarnya Inpres Nomor 7 Tahun 2022 Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 2022 yang ditetapkan tanggal 13 September 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan Atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Dalam Inpres Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Listrik (Battery Electric

Vehicle) sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Pebrianto, 2023).



Gambar 1.1 Tanggapan Tentang Mobil Listrik Oleh Masyarakat Indonesia ( Sumber: Twitter.com )

Terdapat tanggapan dari akun *Twitter* dengan username @rbttjahjadi yang memberikan tanggapan terkait dengan kendaraan listrik tentunya terdapat pro dan kontra dari masyarakat terkait dengan kendaraan listrik ini. Penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai sebagai kendaraan dinas instansi pemerintah pusat dan daerah dapat dilakukan lewat skema pembelian, sewa, maupun konversi kendaraan bermotor bakar. “Penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (battery electric vehicle) sebagai kendaraan dinas operasional dan/atau kendaraan perorangan dinas instansi pemerintah pusat dan pemerintahan daerah dapat dilakukan melalui skema pembelian, sewa, dan/atau konversi kendaraan bermotor bakar menjadi kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (battery electric vehicle) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan,” demikian bunyi diktum ketiga Inpres 7/2022 (Ramadhan, 2022).

Presiden menginstruksikan pemakaian mobil listrik kepada 10 level pemerintahan. Mulai dari Menteri Kabinet Indonesia Maju, Sekretaris Kabinet, Jaksa Agung Republik Indonesia, Kepala Staf Kepresidenan, dan Panglima Tentara Nasional RI. Kemudian Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, Para

Kepala Lembaga Pemerintah Non-Kementerian, Para Pimpinan Kesekretariatan Lembaga Negara, Para Gubernur, hingga level Bupati/Walikota. Kebijakan ini diambil sebagai upaya percepatan pelaksanaan program penggunaan atas kendaraan bermotor listrik berbasis baterai atau yang memiliki slogan KBLBB untuk mencapai zero net emission di Indonesia pada 2060. Antara Instruksi Presiden dan Kondisi Keuangan Negara Kementerian Keuangan menegaskan tidak ada alokasi untuk membeli kendaraan listrik untuk keperluan dinas di kementerian/lembaga (KL) dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2023. Namun tidak ada larangan juga bagi KL untuk membeli kendaraan elektrik jika memiliki anggaran untuk membeli kendaraan dinas (CNN Indonesia, 2022).

Kementerian Keuangan (Kemenkeu) mengungkapkan, tidak terdapat alokasi anggaran kendaraan listrik dinas pejabat pemerintah di kementerian lembaga (K/L) pada anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) 2023. “Aslinya ini buat kendaraan EV (electric vehicle) anggarannya tidak ada,” ujar Staf Ahli Bidang Pengeluaran Negara Kementerian Keuangan, Made Arya Wijaya di Bogor, Jawa Barat, Sabtu 5 November 2022. Made mengatakan, terkait rujukan mobil listrik yang akan digunakan untuk dinas pejabat Kemenkeu tidak memiliki rujukan, seperti harga dan standar yang akan digunakan (Egaty, 2022).

Hal itu berbeda dengan kendaraan dinas yang digunakan saat ini karena telah memiliki standar seperti menteri dengan CC mobil 3.500. Dan 3.000 CC setingkat eselon I, II. Selain itu kata dia, harga kendaraan listrik jauh lebih mahal bila dengan mobil konvensional yang digunakan para pejabat saat ini. Anggota Komisi VII DPR dari Fraksi Partai Keadilan Sejahtera (PKS) Mulyanto menilai, Instruksi Presiden (Inpres) tentang kendaraan listrik untuk operasional pemerintah, tidak efisien diterapkan saat ini. Pasalnya, infrastruktur penunjang kendaraan listrik di Indonesia dinilai masih terbatas.

Diketahui, Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) di Indonesia baru terdapat 129 unit. Menurut Mulyanto, hal itu dapat dikatakan bahwa penunjang kendaraan listrik di Indonesia saja masih terbatas. Kekurangan itu dinilai malah membuat negara bakal lebih banyak menggelontorkan anggaran pendapatan belanja negara (APBN). Padahal, menurut Mulyanto, APBN lebih efisien digunakan untuk keperluan masyarakat lainnya (Priatmojo, 2022).

Pemerintah saat ini tengah melakukan tahap finalisasi aturan insentif bagi pembelian mobil atau motor listrik. Insentif tersebut akan diberikan kepada pembelian kendaraan listrik, baik mobil maupun motor, yang diproduksi oleh perusahaan yang memiliki pabrik di Indonesia. Insentif tersebut diharapkan memberikan berbagai manfaat bagi pengembangan industri kendaraan listrik. “Pemerintah sekarang sedang menghitung insentif tersebut. Insentif ini sangat penting dan disusun setelah mempelajari berbagai aturan dari negara-negara yang relatif lebih maju dalam penggunaan EV (electric vehicle),” ujar Menteri Perindustrian Agus Gumiwang Kartasasmita di Brussels, Belgia, Rabu (14/12) waktu setempat. Menperin memberikan contoh, China dan negara-negara di Eropa memberikan insentif kendaraan listrik. Juga Thailand yang merupakan kompetitor industri otomotif bagi Indonesia (Rafie, 2023).

“Selain itu, terdapat beberapa manfaat dengan mempercepat penggunaan mobil/motor listrik,” papar Menperin. Manfaat pertama, Indonesia memiliki nikel dengan jumlah cadangan terbesar di dunia. Sehingga, Indonesia dapat mengembangkan baterai kendaraan listrik dengan nikel sebagai bahan bakunya. Kedua, peningkatan kendaraan listrik dapat membantu negara secara fiskal karena akan mengurangi subsidi bahan bakar fosil. Ketiga, insentif ini akan ‘memaksa’ produsen mobil/motor listrik untuk mempercepat realisasi investasi di Indonesia.

“Yang keempat, sebagai bagian dari komunitas global, Indonesia dapat membuktikan komitmen kita dalam mengurangi emisi karbon,” jelasnya. Berbagai upaya telah dijalankan pemerintah untuk meningkatkan penggunaan kendaraan listrik. Salah satunya dengan menetapkan penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (Battery Electric Vehicle) sebagai kendaraan dinas sesuai dengan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

Selain itu, Presiden juga menargetkan produksi dua juta sepeda motor listrik di Indonesia, sejalan dengan tren dunia yang bergerak ke arah penggunaan kendaraan yang hemat energi dan ramah lingkungan. Menurut Menperin, target tersebut sangat realistis mengingat sudah ada 35 pabrikan otomotif yang siap

memproduksi sepeda motor listrik dengan kapasitas satu juta unit kendaraan per tahun dan ditargetkan meningkat hingga dua juta unit hingga tahun depan (Kemenperin, 2022).

Peningkatan populasi kendaraan listrik harus didukung dengan kolaborasi antar Kementerian/Lembaga yang masing-masing memiliki tugas berbeda dalam mendukung perkembangan kendaraan listrik nasional. Untuk mendukung percepatan ekosistem kendaraan listrik di tanah air, Kemenperin juga sedang mempersiapkan satu standar baterai yang sama, sehingga penggunaan charging station dan swap battery akan bisa lebih mudah (Hakim, 2022).

Dalam Penelitian ini peneliti ingin mengetahui bagaimana Pembingkai Pemberitaan terkait dengan Kebijakan mobil bertenaga listrik pada portal berita online konvensional yaitu kompas.com dan portal berita otomotif yaitu Detik.com. Peneliti memilih kompas sebagai media konvensional dikarenakan, kompas merupakan media besar di Indonesia yang memiliki sudut pandang tersendiri dalam melakukan pembingkai berita Kompas.com merupakan media besar di Indonesia yang memiliki banyak minat pembaca. (ARISTA, 2018), selain itu peneliti juga memilih portal berita Detik.com untuk menjadikan komparasi bagaimana media konvensional dan media otomotif dalam melakukan pemberitaan tersebut.

Isu kebijakan ini menjadi salah satu kebijakan yang menuai pro dan kontra seperti yang dikatakan oleh Direktur Eksekutif Center of Reform on Economics (CORE) Mohammad Faisal menyoroti efektivitas kebijakan insentif untuk kendaraan listrik. Faisal mengatakan harus ada tolok ukur yang jelas dalam kebijakan insentif bagi kendaraan listrik (Nursyams, 2023). Faisal menyampaikan transportasi umum jelas memiliki dampak besar dalam menekan penggunaan kendaraan pribadi. Faisal menyebut peningkatan penggunaan transportasi umum juga memiliki manfaat besar dalam menurunkan emisi karbon. Faisal menilai insentif untuk pembelian kendaraan listrik justru kontradiktif dengan upaya pemerintah untuk menekan emisi karbon. Pasalnya, Faisal tak yakin jika masyarakat menjadikan kendaraan listrik sebagai transportasi utama.

Pengamat Transportasi sekaligus Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan MTI Pusat Djoko Setijowarno, menilai kebijakan yang tengah diformulasikan pemerintah saat ini masih kurang tepat, karena bisa menimbulkan

masalah baru seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Ada baiknya kebijakan tersebut ditinjau ulang disesuaikan dengan kebutuhan dan visi ke depan transportasi Indonesia (Merdeka, 2022).

Peneliti menggunakan framing model Zongdang Pan & Gerald M. Kosicki karena model ini mendefinisikan framing sebagai strategi komunikasi dalam memproses berita, Framing Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki adalah sebuah model analisis yang digunakan untuk melihat realitas di balik wacana dari media massa dan merupakan sebuah seni yang bisa jadi menghasilkan kesimpulan berbeda apabila analisis dilakukan oleh orang yang berbeda, kendati kasus yang diteliti sama (Sidik, 2016). Alasan peneliti memilih model Framing Zongdang Pan & Gerald M. Kosicki dikarenakan model framing ini memiliki 4 struktur analisis yaitu Sintaksi, Skrip, Tematik dan Retoris. keempat struktur tersebut sangat cukup dan sangat detail untuk melakukan analisis dari isi berita, mulai dari judul *lead*, latar informasi, kutipan sumber penutup 5w+1h hingga detail pada penulisan dari artikel tersebut ikut serta menjadi bahan atau materi analisa dari model framing ini

Penelitian ini serta didukung oleh beberapa peneliti terdahulu, peneliti terdahulu pertama dengan judul " Analisis framing pemberitaan tentang penyelenggaraan formula e di jakarta oleh indosport" Oleh Maharani Adhyarianti, Maharani 2021 dari Univeristas Sahid Jakarta dengan metode framing Robert Ent.man penelitian ini memiliki hasil Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa di awal pemberitaan penyelenggaraan formula E di Jakarta yang dilakukan oleh Indosport lebih banyak menonjolkan kebanggan dari gelaran Formula E. Seiring berjalannya proses pemberitaan mengenai penyelenggaraan Formula E ini, Indosport lebih memfokuskan sisi kritisnya, mulai dari anggaran dana yang dipermasalahkan oleh beberapa pihak, jalur yang dibangun di dalam kawasan cagar budaya, dampak yang dihasilkan dari adanya balap mobil listrik ini sampai komentar negatif dari masyarakat DKI.

Penelitian terdahulu kedua berjudul "Analisis Framing Kebijakan Pembelajaran Tatap Muka Di Media Cnn Indonesia" Oleh Salmi Miftah Hidayah 2022 dari Universitas Negeri Riau hasil dari penelitian ini adalah Berdasarkan hasil analisis yang telah penulis lakukan dengan menggunakan perangkat framing Robert N. Etnman maka pembingkaiian yang dilakukan oleh

media online CNN Indonesia yaitu framing konstruksi CNN In-donesia terhadap kebijakan pembelajaran tatap muka memaparkan sebab akibat, pemicu, dan penanganan pandemi covid-19. Value berita berasal dari kualitas yang disukai, dimanfaatkan, diinginkan, dan berguna sebagai objek kepentingan (Com, 2021).

Penelitian terdahulu ketiga berjudul " Framing Media Online CNNIndonesia.com dan Detik.com Mengenai Kebijakan Transisi di DKI Jakarta " oleh Umi Nurul Fadilah 2020 hasil dari penelitian ini adalah Hasil dari penelitian ini memberi kesimpulan bahwa media Detik.com mengkontruksi pemberitaan Anies Baswedan dengan netral, sedangkan media cnnindonesia.com mengkonstruksi pemberitaan Anies Baswedan dengan cenderung berpihak.

## 1.2 Rumusan Masalah

• Berdasarkan pembahasan masalah penelitian diatas maka peneliti merumuskan masalah yaitu

1. Bagaimana pembingkaiian pemberitaan yang dilakukan Kompas.com dan Detik.com pada pemberitaan Kebijakan Insentif mobil bertenaga listrik pada periode Desember 2022 sampai dengan Februari 2023 dengan model framing Zhongdang Pan dan Gerald M Kosicki?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang dijabarkan diatas, maka diperoleh tujuan penelitian ini yakni :

1. Bagaimana *framing* berita yang dilakukan oleh media Kompas.com dan Detik.com terhadap pemberitaan Kebijakan Insentif mobil bertenaga listrik

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Akademik**

Peneliti memiliki harapan agar dapat memberikan informasi serta penjelasan bahwa suatu media harus melakukan pbingkaian yang faktual serta Meperkaya penelitian framing khususnya dalam pbingkaian antara media online dengan pemberitaan khusus dengan media pemberitaan umum. Serta mengembangkan penelitian framing dengan konsep terkait.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Peneliti memiliki harapan agar hasil dari penelitian ini diharapkan peneliti selanjutnya dapat memberikan gambaran wacana dalam menyikpai kebijakan tersebut dan adanya proses seleksi dan penonjolan aspek tertentu dalam memberitakan berita atau framing di situs berita online.