

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perubahan iklim telah berkembang menjadi salah satu permasalahan global paling kompleks di abad ke-21. Isu ini tidak hanya berkaitan dengan persoalan lingkungan semata, melainkan juga berdampak luas terhadap berbagai aspek kehidupan manusia di seluruh penjuru dunia. Dampak perubahan iklim dapat dirasakan secara multidimensional, mulai dari terganggunya stabilitas ekonomi, memburuknya kualitas kesehatan masyarakat, hingga munculnya ketimpangan sosial akibat bencana yang tidak merata distribusinya. Kondisi iklim yang kian memburuk menghadirkan ketidakpastian besar bagi masa depan manusia sekaligus kelestarian bumi, sehingga mendorong perlunya kepedulian bersama dan langkah nyata dari seluruh masyarakat dunia.¹

Transportasi merupakan sektor vital yang menopang mobilitas manusia, distribusi barang, perdagangan, pariwisata, serta konektivitas antarwilayah dan antarnegara, tetapi sekaligus menjadi penyumbang utama emisi gas rumah kaca akibat ketergantungan pada bahan bakar fosil. Pembakaran bensin dan solar

¹ Mita Rahmawati, "Menghadapi Perubahan Iklim: Peran Generasi Muda dalam Menjaga Bumi," *Jiic: Jurnal Intelek Insan Sendikia*, 2.1 (2025), hal. 165–70 <<https://jicnusantara.com/index.php/jiic>>.

menghasilkan karbon dioksida (CO₂) dalam jumlah besar, sehingga transportasi darat, laut, dan udara memberi kontribusi signifikan terhadap perubahan iklim, terlebih dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Salah satu solusi yang kini dipandang mendesak adalah pengembangan *Zero Emission Vehicle (ZEV)*, baik berbasis baterai maupun hidrogen, yang mampu menekan emisi sekaligus meningkatkan efisiensi energi, meski penerapannya memerlukan dukungan kebijakan, infrastruktur, dan penerimaan masyarakat. Uni Eropa menjadi contoh kawasan yang mendorong akselerasi ZEV melalui instrumen kebijakan terintegrasi, menunjukkan bahwa strategi mitigasi iklim dapat berjalan seiring dengan pengembangan teknologi modern dalam skala global.²

Sebagai bentuk respons terhadap urgensi transisi menuju ekonomi rendah karbon, Uni Eropa menginisiasi *European Green Deal* yang kemudian diperkuat dengan paket kebijakan *Fit for 55*. Kerangka kebijakan tersebut tidak hanya berorientasi pada penurunan emisi, tetapi juga dirancang untuk mendorong transformasi struktural di bidang ekonomi, energi, dan sosial secara menyeluruh. *Fit for 55* secara spesifik menargetkan pengurangan emisi hingga 55% pada tahun 2030 serta pencapaian netralitas iklim pada 2050 melalui serangkaian instrumen regulasi yang ketat. Dalam kerangka ini, kendaraan tanpa emisi *Zero Emission*

² Marten Ovaere dan Stef Proost, "Cost-effective reduction of fossil energy use in the European transport sector: An assessment of the *Fit for 55* Package," *Energy Policy*, 168 (2022), hal. hal. 1-6, doi:10.1016/j.enpol.2022.113085.

Vehicle (ZEV) diposisikan sebagai instrumen kunci dalam upaya dekarbonisasi sektor transportasi yang berkontribusi besar terhadap emisi global.³

Analisis terhadap kebijakan *Fit for 55* relevan dilakukan mengingat Uni Eropa memiliki industri otomotif yang dominan dan berpengaruh secara global, sehingga arah kebijakan emisi di kawasan tersebut membawa implikasi luas terhadap transformasi transportasi internasional. Sebagai bagian dari *European Green Deal*, kebijakan ini menggabungkan sektor energi, keuangan, dan transportasi dalam satu kerangka pengelolaan bersama sehingga pelaksanaannya dapat berjalan lebih terarah dan saling mendukung.. Regulasi yang mendorong percepatan implementasi ZEV memperlihatkan bagaimana Uni Eropa memanfaatkan kombinasi instrumen ekonomi, teknologi, dan hukum untuk menekan emisi di sektor transportasi. Kebijakan ini juga menunjukkan pergeseran peran Uni Eropa dari sekadar aktor regional menjadi penggerak norma global dalam mitigasi perubahan iklim melalui pengembangan teknologi transportasi berkelanjutan.⁴

Sebagai bagian dari strategi keberlanjutan, kebijakan ini menekankan pentingnya pengembangan kendaraan tanpa emisi *Zero Emission Vehicle* (ZEV), seperti kendaraan listrik berbasis baterai *Battery Electric Vehicle* (BEV) dan kendaraan hidrogen. Tujuannya adalah untuk mengurangi ketergantungan terhadap

³ Dimas Rangga, *Larangan Uni Eropa pada Kendaraan Berbasis Bensin dan Diesel dalam Rangkaian Fit for 55*, 2023, hal. hal. 1-2 <<https://repository.unej.ac.id/xmlui/handle/123456789/118725>>.

⁴ Tobias Haas dan Hendrik Sander, "Decarbonizing transport in the European Union: Emission performance standards and the perspectives for a European green deal," *Sustainability (Switzerland)*, 12.20 (2020), hal. 1–15, doi:10.3390/su12208381.

bahan bakar fosil, menurunkan emisi karbon, dan menciptakan sistem transportasi yang lebih bersih dan efisien. Dalam rangka mempercepat adopsi ZEV di pasar, Uni Eropa tidak hanya berfokus pada pengembangan teknologinya, tetapi juga mengambil pendekatan multidimensi yang mencakup dukungan regulasi, fiskal, serta pembentukan ekosistem inovasi yang kondusif.⁵

Uni Eropa menempatkan kendaraan tanpa emisi atau *Zero Emission Vehicle* (ZEV) sebagai salah satu pilar utama dalam strategi dekarbonisasi sekaligus penguatan daya saing industri otomotif kawasan. Penekanan pada ZEV tidak hanya bertujuan menurunkan emisi karbon dari sektor transportasi, tetapi juga memastikan bahwa industri otomotif Eropa mampu menyesuaikan diri dengan standar lingkungan global yang semakin ketat. Di saat yang sama, kebijakan ini membuka ruang pertumbuhan ekonomi baru melalui penciptaan lapangan kerja hijau, meningkatnya investasi di sektor energi bersih, serta pengembangan rantai pasok yang lebih berkelanjutan. Dengan memasukkan transformasi transportasi ke dalam kerangka pembangunan ekonomi dan sosial, Uni Eropa memperlihatkan bahwa kebijakan iklim tidak berdiri sendiri, melainkan menjadi bagian dari perubahan struktural yang mendorong stabilitas ekonomi sekaligus memperluas peluang inovasi dalam jangka panjang..

Peran Uni Eropa dalam mendorong agenda iklim global tercermin melalui fungsi gandanya sebagai penyedia informasi ilmiah, pembentuk norma, sekaligus pengarah kebijakan pembangunan di negara-negara anggota. Melalui lembaga-

⁵ Rangga, *Larangan Uni Eropa pada Kendaraan Berbasis Bensin dan Diesel dalam Rangkaian Fit for 55*.

lembaga riset dan data lingkungan, Uni Eropa menghadirkan dasar ilmiah yang memperkuat legitimasi kebijakan transisi energi dan transportasi. Kebijakan seperti *Fit for 55* menetapkan standar emisi, regulasi produksi kendaraan, serta aturan energi bersih yang bersifat mengikat di tingkat regional namun juga berimplikasi luas secara internasional. Selain itu, melalui instrumen pendanaan, mekanisme pasar karbon, dan regulasi bersama, Uni Eropa mampu mengarahkan strategi pembangunan nasional agar selaras dengan tujuan iklim jangka panjang, sekaligus memperluas pengaruhnya dalam tata kelola lingkungan global. Maka dari itu, penulis ingin menganalisis lebih dalam mengenai peran Uni Eropa dalam isu lingkungan secara spesifik melalui studi pada kebijakan *Fit for 55*.⁶

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan dalam latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah **“Bagaimana peran Uni Eropa dalam mendukung implementasi ZEV?”**.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran Uni Eropa sebagai aktor supranasional dalam mendukung implementasi kendaraan emisi nol (*Zero Emission Vehicle/ZEV*) melalui kebijakan *Fit for 55*. Secara khusus, penelitian ini mengkaji bagaimana Uni Eropa menjalankan fungsi-fungsi organisasi internasional, yakni

⁶ Ingmar von Homeyer, Sebastian Oberthür, dan Andrew J. Jordan, “EU climate and energy governance in times of crisis: towards a new agenda,” *Journal of European Public Policy*, 28.7 (2021), hal. 959–79, doi:10.1080/13501763.2021.1918221.

dalam menyediakan informasi ilmiah yang independen dan otoritatif, membentuk norma dan *soft law*, serta memengaruhi arah kebijakan pembangunan nasional negara anggotanya.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dan praktis dalam memahami Peran Uni Eropa dalam mendukung implementasi *Zero Emission Vehicle* (ZEV). Secara konsepyual, penelitian ini dapat menjadi referensi bagi kajian akademik terkait kebijakan lingkungan, hubungan internasional, serta peran Uni Eropa dalam mitigasi perubahan iklim.

1.4 Penelitian Terdahulu

Merujuk pada studi tinjauan pustaka, penelitian ini menyajikan studi literatur terdahulu sebagai acuan dalam menganalisis Peran Uni Eropa Dalam Mendukung Implementasi *Zero Emission Vehicle* (ZEV). Tujuan dari penelitian terdahulu untuk menghindari adanya kesamaan fokus penelitian, sehingga dalam penelitian ini akan memiliki kebaruan sebagai tulisan ilmiah.

Penelitian terdahulu pertama ditulis oleh **Muhammad Adi Reksa** yang berjudul “**UPAYA UNIEROPA DALAM MEWUJUDKAN ZERO EMISSION DI TAHUN 2050**”.⁷ Dalam penelitian ini memiliki pembahasan lebih rinci dan lebih dalam bagaimana langkah kebijakan yang akan diambil Uni Eropa untuk

⁷ Muhammad Adi Reksa, *Upaya Uni Eropa dalam mewujudkan zero emission di tahun 2050*, 2024, hal. hal. 1-5.

mengurangi emisi karbon tahun 2050, dan menggunakan Konsep Rezim Internasional dan Teori Normative Power.

Penelitian ini menunjukkan bahwa Uni Eropa bergabung dengan Perjanjian Paris untuk menegaskan komitmennya dalam mengatasi perubahan iklim melalui pengurangan emisi, kepemimpinan global, serta dukungan dan implementasi kebijakan iklim yang serius. Sebagai anggota rezim internasional yang patuh, Uni Eropa menginternalisasi nilai-nilai Perjanjian Paris ke dalam kebijakannya dan mendorong mitra kerja sama agar mengikuti standar iklim yang sama. Melalui kekuatan normatifnya, Uni Eropa memengaruhi perilaku negara lain agar sejalan dengan visi iklimnya.

Penelitian Muhammad Adi Reksa memiliki kelebihan dalam menjelaskan langkah-langkah strategis Uni Eropa menuju zero emission 2050 dengan dukungan teori Rezim Internasional dan Normative Power. Kajian ini juga menekankan pentingnya peran Uni Eropa sebagai aktor global dalam perubahan iklim. Namun, ruang lingkupnya masih umum karena belum membahas sektor atau teknologi spesifik seperti *Zero Emission Vehicle* (ZEV).

Penelitian terdahulu kedua ditulis oleh **Muhammad Syuhada** pada tahun 2021 merupakan tugas akhir atau skripsi yang berjudul “**KEBIJAKAN EUROPEAN GREEN DEAL SEBAGAI UPAYA UNI EROPA DALAM MENCIPTAKAN KAWASAN BEBAS EMISI**”.⁸ Dalam penelitian ini memiliki lingkup pembahasan mengenai kebijakan *European Green Deal* yang hadir sebagai

⁸ Muhammad Syuhada, *Kebijakan European Green Deal sebagai upaya Uni Eropa dalam menciptakan kawasan bebas emisi*, 2021, hal. hal. 1-10.

upaya dalam melawan perubahan iklim, dan menggunakan Konsep Rezim Internasional.

Penelitian ini mengungkap motivasi Uni Eropa untuk menjadi kawasan bebas emisi pertama di dunia melalui peluncuran *European Green Deal*. Meskipun menghadapi krisis pandemi, Uni Eropa tetap konsisten menjalankan komitmennya terhadap Perjanjian Paris dan SDGs. *European Green Deal* diposisikan sebagai penyempurnaan kebijakan lingkungan sebelumnya, dengan tujuan jangka panjang mencapai netralitas karbon pada tahun 2050.

Penelitian Muhammad Syuhada memiliki kelebihan dalam menjelaskan peran strategis kebijakan ini sebagai wujud komitmen Uni Eropa terhadap isu iklim global. Selain itu, penelitian ini menggunakan Konsep Rezim Internasional sebagai dasar teoretis yang kuat. Namun, pendekatannya masih deskriptif dan belum membahas secara mendalam implementasi di sektor-sektor strategis seperti transportasi dan energi.

Penelitian terdahulu ketiga ditulis oleh **Leticia Canal Vieira, Mariolina Longo dan Matteo Mura** yang berjudul **“ARE THE EUROPEAN MANUFACTURING AND ENERGY SECTORS ON TRACK FOR ACHIEVING NET-ZERO EMISSIONS IN 2050? AN EMPIRICAL ANALYSIS”**.⁹ Dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara empiris hasil pengurangan emisi dari fasilitas energi dan manufaktur di Eropa, serta

⁹ Leticia Canal Vieira, Mariolina Longo, dan Matteo Mura, “Are the European manufacturing and energy sectors on track for achieving net-zero emissions in 2050? An empirical analysis,” *Energy Policy*, 156 (2021), hal. hal. 1-8, doi:10.1016/j.enpol.2021.112464.

mengevaluasi apakah kedua sektor tersebut berada pada jalur yang tepat untuk mencapai target net-zero tahun 2050.

Hasil kajian ini menunjukkan bahwa upaya Uni Eropa untuk mencapai netralitas karbon pada 2050 masih menghadapi tantangan besar, terutama di sektor energi dan manufaktur. Instalasi industri di lima negara besar Eropa belum menunjukkan penurunan emisi yang signifikan, dengan 13–23% instalasi super-polluters menyumbang hingga 95% emisi karbon. Hal ini mencerminkan distribusi emisi yang tidak merata dan perlunya kebijakan yang lebih terarah.

Penelitian oleh Leticia Canal Vieira, Mariolina Longo, dan Matteo Mura memiliki kelebihan karena menggunakan pendekatan empiris dan berhasil mengidentifikasi secara spesifik kelompok industri penyumbang emisi tertinggi. Rekomendasi kebijakan yang ditawarkan juga berbasis data, sehingga lebih aplikatif. Namun, penelitian ini terbatas pada lima negara besar dan belum mencerminkan gambaran keseluruhan Uni Eropa.

Penelitian terdahulu keempat ditulis oleh **Dimas Rangga** yang berjudul **“LARANGAN UNI EROPA PADA KENDARAAN BERBASIS BENSIN DAN DIESEL DALAM RANGKAIAN *FIT FOR 55*”**.¹⁰ Dalam Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji faktor-faktor utama yang mendasari keputusan Uni Eropa dalam melarang penggunaan kendaraan berbahan bakar bensin dan diesel sebagai bagian

¹⁰ Rangga, *Larangan Uni Eropa pada Kendaraan Berbasis Bensin dan Diesel dalam Rangkaian Fit for 55*.

dari kebijakan *Fit for 55*, dan menggunakan Teori Rezim Internasional dan *Green Theory*.

Hasil dari Penelitian ini menunjukkan bahwa larangan penggunaan kendaraan bensin dan diesel dalam kebijakan *Fit for 55* merupakan bentuk komitmen Uni Eropa terhadap Paris Agreement 2015 dan target netral karbon 2050. Melalui kebijakan ini, Uni Eropa ingin memperkuat posisinya sebagai pemimpin global dalam mitigasi perubahan iklim dan mendorong inovasi di sektor transportasi berkelanjutan.

Penelitian Dimas Rangga memiliki kelebihan yang terletak pada fokus spesifik terhadap kebijakan larangan kendaraan berbahan bakar fosil dan relevansinya dalam konteks transisi energi. Pendekatan teoritis menggunakan Teori Rezim Internasional dan *Green Theory* memperkuat analisis hubungan antara kebijakan UE dan komitmen global. Namun, keterbatasan penelitian ini adalah kurangnya pembahasan mengenai resistensi dari negara anggota yang bergantung pada industri otomotif konvensional, serta tantangan sosial, ekonomi, dan politik dalam implementasi kebijakan.

Penelitian terdahulu kelima ditulis oleh **Josua Calvin Pebriarianto Siburian** yang berjudul **“ANALISIS RESPON UNI EROPA DALAM PEMERIKSAAN EMISI KENDARAAN: PERMASALAHAN “DIESELGATE” VOLKSWAGEN PADA TAHUN 2015-2019”**.¹¹ Dalam penelitian ini membahas perihal respon Uni Eropa terhadap permasalahan kasus

¹¹ Josua Calvin Pebriarianto Siburian, “Analisis Respon Uni Eropa Dalam Pemeriksaan Emisi Kendaraan: Permasalahan ‘Dieselgate’ Volkswagen Pada Tahun 2015-2019,” 2019, hal. 1-17.

Dieselgate yang terjadi pada tahun 2015 di Amerika Serikat dan menggunakan Konsep Policy Diffusion.

Penelitian ini menunjukkan bahwa respons Uni Eropa terhadap skandal Dieselgate bersifat kompleks dan melibatkan berbagai aktor kelembagaan, yang mendorong pembentukan Komite EMIS untuk menyelidiki dampak skandal dan memperbaiki regulasi pengawasan emisi. Skandal ini menjadi ancaman terhadap kredibilitas komitmen lingkungan Uni Eropa dan mendorong tindakan korektif berbasis transparansi.

Penelitian Josua Calvin Pebriarianto Siburian memiliki kelebihan karena menggunakan konsep *Policy Diffusion* untuk menjelaskan bagaimana krisis kebijakan di AS memengaruhi kebijakan Uni Eropa. Selain itu, penelitian ini mengulas dinamika kelembagaan UE secara mendalam serta menyoroti pembentukan EMIS sebagai langkah konkret menuju reformasi kebijakan. Kekuatan penelitian ini terletak pada analisis empiris terhadap peristiwa aktual dan perubahan kebijakan berbasis krisis. Namun, keterbatasannya adalah belum menjelaskan lebih jauh dampak jangka panjang dari respons tersebut terhadap adaptasi industri otomotif, baik dari sisi teknologi maupun resistensi pelaku industri.

Penelitian terdahulu keenam ditulis oleh **Marten Ovaere dan Stef Proost** yang berjudul **“COST-EFFECTIVE REDUCTION OF FOSSIL ENERGY USE IN THE EUROPEAN TRANSPORT SECTOR: AN ASSESSMENT OF**

THE FIT FOR 55 PACKAGE".¹² Penelitian ini mengkaji upaya penurunan biaya penggunaan bahan bakar fosil dalam sektor transportasi di Eropa melalui kebijakan terbaru Uni Eropa, yakni *Fit for 55*.

Penelitian ini mengkaji keterkaitan kebijakan *Fit for 55* dengan instrumen sektor transportasi seperti pajak, regulasi, dan standar kinerja kendaraan, serta menyoroti strategi untuk menurunkan biaya penggunaan bahan bakar fosil. Contohnya termasuk peningkatan efisiensi kendaraan dan pengurangan emisi di sektor udara dan laut yang emisinya tinggi. Penelitian oleh Marten Ovaere dan Stef Proost memiliki kelebihan karena memberikan analisis ekonomi yang berbasis data terhadap efektivitas kebijakan. Dengan pendekatan aplikatif, studi ini menyajikan rekomendasi untuk pengurangan emisi secara biaya-efisien. Namun, pendekatan penelitian ini lebih teknokratis dan kurang memperhatikan dimensi sosial-politik dalam implementasi kebijakan. Selain itu, studi ini belum menggali dampak kebijakan terhadap sektor industri dan kelompok rentan secara ekonomi.

Penelitian terdahulu ketujuh ditulis oleh **Sabine Schlacke, Helen Wentzien, Eva-Maria Thierjung dan Miriam Köster** yang berjudul **"IMPLEMENTING THE EU CLIMATE LAW VIA THE 'FIT FOR 55' PACKAGE"**.¹³ Penelitian ini membahas 16 usulan awal legislatif dan strategis dari Komisi Eropa untuk mereformasi hukum energi dan iklim sebagai respons terhadap target pengurangan emisi 55% pada 2030, serta membandingkan kerangka hukum

¹² Ovaere dan Proost, "Cost-effective reduction of fossil energy use in the European transport sector: An assessment of the *Fit for 55* Package."

¹³ Sabine Schlacke et al., "Implementing the EU Climate Law via the '*Fit for 55*' package," *Oxford Open Energy*, 1 (2022), hal. hal. 1-13, doi:10.1093/ooenergy/oiab002.

yang berlaku saat ini dengan yang diusulkan guna mengidentifikasi perubahan besar yang direncanakan.

Penelitian ini menunjukkan bahwa untuk mencapai target pengurangan emisi sebesar 55% pada 2030, Uni Eropa perlu memperketat seluruh perangkat hukum terkait iklim dan energi melalui revisi target, cakupan, serta struktur regulasi yang ada. Reformasi meliputi sistem perdagangan emisi (EU ETS), effort sharing antar negara anggota, perpajakan energi, efisiensi energi, dan energi terbarukan. Penelitian ini juga mengulas instrumen baru seperti sistem perdagangan emisi kedua, CBAM, dan *Social Climate Fund*.

Kelebihan penelitian Sabine Schlacke dan tim terletak pada analisis menyeluruh terhadap struktur hukum dan perbandingan antara regulasi lama dan yang diusulkan. Selain itu, pengenalan instrumen baru juga memperlihatkan inovasi kebijakan UE dalam menjawab tantangan iklim. Namun, penelitian ini masih terbatas karena belum membahas secara mendalam tantangan teknis dan politik dalam implementasi kebijakan di negara-negara anggota dengan kondisi yang beragam.

Penelitian terdahulu kedelapan ditulis oleh Arin Fithriana pada tahun 2023 merupakan jurnal penelitian yang berjudul ***EUROPEAN GREEN DEAL: INSTITUSIONALISME UNI EROPA DALAM MENGHADAPI ISU PERUBAHAN IKLIM***. Penelitian ini mengkaji Implementasi pembangunan berkelanjutan di bawah kerangka *European Green Deal* (EGD) yang bertujuan

mencapai netralitas iklim pada 2050, dengan menggunakan Teori Institusionalisme Neoliberal.

Penelitian ini memiliki kelebihan dalam menyajikan analisis terhadap *European Green Deal* (EGD) sebagai strategi Uni Eropa untuk mencapai netralitas karbon pada 2050, dengan mengintegrasikan berbagai inisiatif seperti keanekaragaman hayati, ekonomi sirkular, dan mobilitas berkelanjutan. Penelitian ini juga menyoroti peran *European Green Deal* dalam mendukung Agenda 2030 PBB dan SDGs, serta menunjukkan kekuatan hukum Uni Eropa melalui kerangka kerja seperti *Single European Act* dan berbagai arahan kebijakan lintas sektor. Keunggulan lainnya adalah penekanan pada pentingnya koordinasi antarnegara anggota serta peran hukum yang mengikat dalam menjamin efektivitas kebijakan. Namun, penelitian ini memiliki kekurangan karena tidak membahas secara mendalam aspek transisi yang adil (*just transition*), khususnya bagaimana negara-negara anggota dengan kapasitas ekonomi yang berbeda dapat berpartisipasi secara berkelanjutan dalam implementasi *European Green Deal*.

Penelitian terdahulu kesembilan ditulis oleh **T. Birel et al** pada tahun 2024 merupakan jurnal penelitian yang berjudul **“DEFUELING THE IMPASSE: EU POLITICAL DISCOURSE ON *E-FUELS*”**.¹⁴ Penelitian ini mengkaji dinamika diskursus politik Uni Eropa terhadap *e-fuels* dalam kerangka legislasi *Fit for 55*, khususnya terkait kebijakan penghapusan kendaraan bermesin pembakaran internal (ICE) pada tahun 2035.

¹⁴ T. Birel et al., “Defueling the impasse: EU political discourse on e-fuels,” *Energy Policy*, 187.October 2023 (2024), hal. 114022, doi:10.1016/j.enpol.2024.114022.

Hasil dari penelitian ini menganalisis bagaimana kebuntuan politik (impasse) terjadi di tahap akhir prosedur legislasi akibat penolakan Jerman terhadap pengecualian *e-fuels* dalam regulasi yang mengikat. Dengan menggunakan analisis *framing* kualitatif terhadap 77 komunikasi dari 15 pemangku kepentingan pada lima titik waktu penting, penelitian ini mengungkap adanya perubahan nuansa dalam diskursus serta perbedaan interpretasi terhadap *recital 9a*—sebuah bagian non-binding yang diharapkan menjadi jalan kompromi, namun justru memperkeruh negosiasi. Penelitian ini memberikan wawasan tentang bagaimana perbedaan persepsi terhadap instrumen *soft law* dalam kerangka kebijakan *Fit for 55* dapat memicu ketegangan antarnegara anggota. Selain itu, hasilnya juga menunjukkan pentingnya deteksi dini terhadap dinamika diskursif sebagai upaya mencegah terulangnya kebuntuan serupa dalam proses legislasi Uni Eropa.

Penelitian terdahulu kesepuluh ditulis oleh **Sunarti** pada tahun 2022 merupakan tugas akhir atau skripsi yang berjudul “**PERAN UNI EROPA DALAM PENERAPAN EKONOMI HIJAU STUDI KESEPAKATAN PARIS TAHUN 2015-2018**”.¹⁵ Penelitian ini dilakukan karena Uni Eropa menjadi salah satu penyumbang emisi gas rumah kaca terbesar di dunia yang sebagian besarnya berasal dari aktivitas ekonomi.

Penelitian ini menunjukkan bahwa Uni Eropa memainkan peran yang efektif dalam menerapkan ekonomi hijau melalui Paris Agreement, dengan dukungan dari berbagai kebijakan yang dirancang secara strategis. Adapun saran

¹⁵ Sunarti, “Peran Uni Eropa Dalam Penerapan Ekonomi Hijau Studi Kesepakatan Paris Tahun 2015-2018,” *Sovereign, Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 2018, hal. hal. 307-326.

dari penelitian ini adalah pentingnya Uni Eropa untuk menjaga konsistensi dan kesinambungan perannya, khususnya dalam proses perumusan kebijakan yang terus menyesuaikan dengan kondisi lingkungan dan ekonomi negara-negara anggotanya. Konsistensi dan keberlanjutan ini dinilai menjadi faktor kunci keberhasilan Uni Eropa dalam mendorong ekonomi hijau dalam kerangka Kesepakatan Paris.

Kebijakan umum Uni Eropa menuju netralitas karbon pada tahun 2050 menjadi fokus beberapa penelitian terdahulu yang menelaah visi makro dan strategi besar UE dalam menghadapi perubahan iklim. Muhammad Adi Reksa (2024) menekankan peran *Rezim Internasional* dan *Normative Power* UE dalam menginternalisasi nilai *Paris Agreement* ke kebijakan domestik. Muhammad Syuhada (2021) mengulas *European Green Deal* sebagai penyempurnaan kebijakan lingkungan untuk menjadikan UE kawasan bebas emisi pertama di dunia. Arin Fithriana (2023) meninjau *European Green Deal* dari sudut pandang *Institusionalisme Neoliberal*, menyoroti koordinasi antarnegara anggota, sedangkan Sunarti mengaitkan penerapan ekonomi hijau dengan *Paris Agreement* serta peran strategis UE di panggung iklim global.

Kesamaan dengan penelitian ini terletak pada pembahasan komitmen UE terhadap target iklim jangka panjang. Namun, penelitian-penelitian tersebut masih bersifat umum dan belum membahas sektor strategis seperti transportasi atau teknologi spesifik seperti *Zero Emission Vehicle* (ZEV). Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan mengarahkan fokus pada penerjemahan visi makro ke kebijakan sektoral melalui *Fit for 55*, serta menguraikan strategi konkret

implementasi ZEV yang mencakup regulasi, insentif, dan peran kelembagaan UE dalam koordinasi lintas negara anggota.

Analisis sektor atau teknologi tertentu dalam transisi energi menjadi perhatian penelitian Leticia Canal Vieira dkk (2021). yang menilai capaian pengurangan emisi di sektor energi dan manufaktur. Menggunakan pendekatan empiris, penelitian ini menemukan bahwa distribusi emisi sangat timpang, di mana sebagian kecil instalasi industri menyumbang porsi terbesar emisi karbon. Temuan ini menunjukkan perlunya kebijakan yang lebih terarah pada “super-polluters” untuk mencapai target netral karbon. Fokus penelitian ini adalah mengukur pencapaian aktual, bukan merancang kebijakan lintas sektor atau transportasi.

Perbedaan mendasar dengan penelitian ini terletak pada ruang lingkup sektor yang dibahas. Leticia dkk. memusatkan perhatian pada energi dan manufaktur, sedangkan penelitian ini memilih sektor transportasi, khususnya implelementasi teknologi ZEV. Pendekatan penelitian ini juga bersifat kualitatif dengan memanfaatkan kerangka peran *International Governmental Organization* (IGO) untuk menilai bagaimana UE mengarahkan transisi transportasi, membentuk norma, serta memberikan dukungan kebijakan dan insentif bagi adopsi teknologi nol emisi.

Kebijakan *Fit for 55* pada sektor transportasi telah dibahas dalam beberapa penelitian terdahulu dengan fokus yang beragam. Dimas Rangga (2023) mengulas larangan kendaraan bensin dan diesel sebagai wujud komitmen UE terhadap Paris Agreement, menggunakan teori *Rezim Internasional* dan *Green Theory*. Marten

Ovaere dan Stef Proost (2021) menilai efektivitas biaya pengurangan energi fosil di transportasi melalui instrumen fiskal dan regulasi kendaraan. T. Birel dkk (2024) . menelaah dinamika politik terkait *e-fuels* dan pelarangan kendaraan bermesin pembakaran internal pada tahun 2035.

Ketiga penelitian tersebut cenderung menyoroti instrumen atau isu tunggal dalam kebijakan *Fit for 55*. Berbeda dengan itu, penelitian ini menguraikan strategi implementasi ZEV secara menyeluruh, meliputi regulasi, insentif, infrastruktur pendukung, dan pembentukan norma lingkungan. Pendekatan ini menempatkan Uni Eropa sebagai pengarah utama transisi transportasi lintas negara anggota dengan memanfaatkan *Fit for 55* sebagai kerangka kebijakan terintegrasi.

Reformasi hukum dan regulasi iklim Uni Eropa menjadi fokus penelitian Sabine Schlacke dkk (2022). yang menelaah pembaruan kerangka hukum melalui *Fit for 55*. Kajian ini mencakup revisi instrumen seperti *EU ETS*, *CBAM*, dan *Social Climate Fund*, dengan membandingkan kerangka hukum lama dan yang diusulkan untuk mencapai pengurangan emisi 55% pada 2030. Analisisnya menitikberatkan pada aspek legalistik, mulai dari penguatan cakupan hingga revisi target dan struktur regulasi yang mengikat.

Penelitian ini memanfaatkan temuan Sabine dkk. sebagai landasan untuk memahami dimensi hukum *Fit for 55*, namun mengembangkannya dengan mengaitkan kerangka hukum tersebut pada implementasi ZEV. Dengan menggunakan kerangka peran IGO, penelitian ini menempatkan hukum sebagai

instrumen koordinasi supranasional yang digunakan UE untuk mengarahkan, memfasilitasi, dan mengawasi transisi transportasi di seluruh negara anggota.

Krisis dan respons kebijakan emisi kendaraan dibahas secara mendalam oleh Josua Calvin Pebriarianto Siburian (2022) melalui kajian terhadap skandal Dieselgate. Menggunakan konsep *Policy Diffusion*, penelitian ini menelusuri bagaimana krisis tersebut mendorong pembentukan Komite EMIS, reformasi regulasi pengawasan emisi, dan penguatan transparansi. Fokus utamanya adalah respons kebijakan terhadap krisis yang sudah terjadi, dengan penekanan pada dinamika politik dan proses adaptasi regulasi.

Berbeda dengan itu, penelitian ini berorientasi pada kebijakan proaktif yang dirancang untuk mengantisipasi tantangan lingkungan di sektor transportasi sebelum krisis terjadi. *Fit for 55* diposisikan sebagai strategi jangka panjang untuk mempercepat adopsi teknologi bersih seperti ZEV, dengan pendekatan yang menyatukan regulasi, insentif, dan pembangunan infrastruktur. Hal ini memberikan perspektif strategis dan berorientasi masa depan terhadap transformasi transportasi berkelanjutan di Uni Eropa.

Penelitian ini memiliki kebaruan yang signifikan karena secara khusus menyoroti peran Uni Eropa dalam implementasi *Zero Emission Vehicle (ZEV)*, suatu aspek yang belum banyak dibahas secara mendalam dalam 10 penelitian terdahulu di atas. Mayoritas penelitian sebelumnya lebih berfokus pada kebijakan umum seperti *European Green Deal*, *Fit for 55*, dan target netralitas karbon, tanpa mengulas secara spesifik strategi serta tantangan dalam implementasi ZEV. Dengan

pendekatan yang lebih terarah dan aplikatif, penelitian ini mengisi kekosongan dalam literatur mengenai transformasi sektor transportasi ZEV di Uni Eropa. Oleh karena itu, studi ini memberikan kontribusi penting dalam memperluas pemahaman akademik terhadap kebijakan lingkungan dan mobilitas berkelanjutan di kawasan tersebut.

Tabel 1. 1 Penelitian Terdahulu

No	Judul dan Nama Penulis	Jenis Penelitian	Hasil Analisis
1	<p>Skripsi : “UPAYA UNI EROPA DALAM MEWUJUDKAN ZERO EMISSION DI TAHUN 2050”. Oleh Muhammad Adi Reksa (2024)</p>	<p>Metode Penilitan Kualitatif. Konsep Rezim Internasional dan Normative Power</p>	<p>Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Uni Eropa bergabung dengan Perjanjian Paris karena Uni Eropa berupaya menunjukkan komitmen besar dalam mengatasi perubahan iklim terkait dengan pengurangan emisi, kepemimpinan global yang aktif, memberikan dukungan keuangan yang serius untuk manajemen iklim, dan implementasi yang nyata dan serius. Sebagai anggota rezim yang patuh, Uni Eropa menginternalisasi atau menyerap nilai-nilai normatif dan sebagainya dari Perjanjian Paris ke dalam kebijakan bagi dirinya sendiri dan kerja sama dengan negara lain. Dalam kerja sama dengan negara lain, UE memastikan bahwa mitra kerja samanya mematuhi Perjanjian Paris dan standar aksi perubahan</p>

			<p>iklim UE. Kekuatan Normatif Uni Eropa mengikat negara lain dalam kerja samanya untuk dapat mengubah perilaku suatu negara agar sejalan dengan Uni Eropa.</p>
2	<p>Skripsi : “KEBIJAKAN <i>EUROPEAN GREEN DEAL</i> SEBAGAI UPAYA UNI EROPA DALAM MENCIPTAKAN KAWASAN BEBAS EMISI” Oleh Muhammad Syuhada (2021)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif Konsep Rezim Internasional</p>	<p>Hasil dari penelitian ini bertujuan untuk mengungkap motivasi Uni Eropa dalam upayanya menjadi kawasan bebas emisi pertama di dunia. Meskipun dunia sempat mengalami krisis akibat pandemi yang berdampak luas pada berbagai sektor, hal tersebut tidak menghalangi Uni Eropa untuk tetap menjalankan komitmennya dalam mengatasi perubahan iklim. Dalam kajian ini, penulis menemukan bahwa peluncuran <i>European Green Deal</i> merupakan bagian dari implementasi komitmen Uni Eropa terhadap Perjanjian Paris serta Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (<i>Sustainable Development Goals/SDGs</i>). <i>European Green Deal</i> hadir sebagai penyempurnaan kebijakan lingkungan yang telah ada sebelumnya di Eropa. Kebijakan ini dirancang untuk mencapai visi jangka panjang Uni</p>

			Eropa, yaitu menjadi kawasan netral karbon pada tahun 2050.
3	<p>Journal :</p> <p>“ARE THE EUROPEAN MANUFACTURING AND ENERGY SECTORS ON TRACK FOR ACHIEVING NET ZERO EMISSIONS IN 2050? AN EMPIRICAL ANALYSIS”</p> <p>Oleh Leticia Canal Vieira, Mariolina Longo, Matteo Mura (2021)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif Eksplanatif</p>	<p>Hasil Kesimpulan dari kajian tersebut menunjukkan bahwa upaya Uni Eropa untuk mencapai target netral karbon pada tahun 2050 masih menghadapi tantangan besar, khususnya di sektor energi dan manufaktur. Meskipun kedua sektor ini menjadi fokus utama karena menyumbang emisi terbesar, sebagian besar instalasi industri di lima negara besar Eropa (Prancis, Jerman, Italia, Spanyol, dan Inggris) belum menunjukkan penurunan emisi yang signifikan. Penelitian ini menemukan bahwa sekitar 13–23% instalasi yang tergolong <i>super-polluters</i> menyumbang hingga 95% emisi karbon, menunjukkan distribusi emisi yang tidak merata. Oleh karena itu, Uni Eropa perlu menyusun kebijakan yang lebih terfokus, dengan menargetkan <i>super-polluters</i> dan mendorong instalasi lain untuk segera memulai proses dekarbonisasi demi mencapai target net-zero 2050.</p>

4	<p>Skripsi :</p> <p>“LARANGAN UNI EROPA PADA KENDARAAN BERBASIS BENSIN DAN DIESEL DALAM RANGKAIAN <i>FIT FOR 55</i>”</p> <p>Oleh Dimas Rangga (2023)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif</p> <p>Teori Rezim Internasional dan Green Theory.</p>	<p>Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa alasan utama Uni Eropa melarang penggunaan kendaraan berbasis bensin dan diesel dalam kebijakan <i>Fit for 55</i> didasarkan pada komitmennya terhadap perjanjian internasional Paris Agreement 2015. Perjanjian tersebut menetapkan target ambisius untuk mencapai netralitas karbon pada tahun 2050, sehingga Uni Eropa berupaya mengurangi emisi gas rumah kaca melalui berbagai kebijakan, termasuk transisi ke kendaraan ramah lingkungan. Kebijakan ini juga mencerminkan langkah Uni Eropa dalam menjaga kepemimpinan global dalam upaya mitigasi perubahan iklim serta mendorong inovasi dalam sektor transportasi berkelanjutan.</p>
5	<p>Skripsi :</p> <p>“ANALISIS RESPON UINI EROPA DALAM PEMERIKSAAN EMISI KENDARAAN: PERMASALAHAN "DIESELGATE" VOLKSWAGEN</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif Deskriptif</p> <p>Teori Policy Diffusion</p>	<p>Hasil dari Penelitian ini menunjukkan bahwa respons Uni Eropa terhadap skandal Dieseldate bersifat kompleks dan melibatkan berbagai aktor kelembagaan. Skandal ini memunculkan kekhawatiran karena bertentangan dengan komitmen lingkungan Uni Eropa. Sebagai respons,</p>

	<p>PADA TAHUN 2015-2019”</p> <p>Oleh Josua Calvin Pebriarianto Siburian (2022)</p>		<p>Parlemen Eropa membentuk Komite EMIS untuk menyelidiki dampak dan kelemahan sistem pengawasan emisi. Langkah ini mencerminkan keseriusan Uni Eropa dalam menjaga integritas kebijakan lingkungannya. Melalui EMIS, Uni Eropa juga memperkuat regulasi untuk mencegah kasus serupa di masa depan.</p>
6	<p>Jurnal : “COST-EFFECTIVE REDUCTION OF FOSSIL ENERGY USE IN THE EUROPEAN TRANSPORT SECTOR: AN ASSESSMENT OF THE <i>FIT FOR 55</i> PACKAGE.”</p> <p>Oleh Marten Ovaere dan Stef Proost (2021)</p>	<p>Metode Penelitian Kuantitatif</p>	<p>Hasil Penelitian ini berupaya menghubungkan kebijakan <i>Fit for 55</i> dengan berbagai instrumen yang berkaitan dengan sektor transportasi, seperti pajak, regulasi, dan standar kinerja kendaraan. Studi ini menemukan bahwa terdapat strategi yang dapat meningkatkan efektivitas kebijakan Uni Eropa dalam mengurangi biaya penggunaan bahan bakar fosil. Salah satu contohnya adalah dengan menaikkan tarif pajak, meningkatkan efisiensi performa kendaraan, serta mengurangi emisi pada sektor transportasi udara dan laut, yang diketahui memiliki tingkat emisi tinggi akibat ukuran dan jumlah mesin yang digunakan.</p>

7	<p>Jurnal :</p> <p>“IMPLEMENTING THE EU CLIMATE LAW VIA THE ‘FIT FOR 55’ PACKAGE.”</p> <p>Oleh Sabine Schlacke, Helen Wentzien, Eva-Maria Thierjung dan Miriam Köster (2022)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif</p>	<p>Hasil dari kajian ini menunjukkan bahwa untuk mencapai target 55% pengurangan emisi, seluruh perangkat hukum terkait iklim dan energi yang sudah ada akan diperketat melalui revisi target, cakupan, dan struktur regulasinya. Reformasi ini mencakup sistem perdagangan emisi Uni Eropa (EU ETS), sistem pembagian usaha antar negara anggota (effort sharing), perpajakan energi, efisiensi energi, dan energi terbarukan. Selain itu, Komisi Eropa juga mengusulkan instrumen baru seperti sistem perdagangan emisi kedua untuk sektor bangunan dan transportasi, <i>Carbon Border Adjustment Mechanism</i> (CBAM), dan <i>Social Climate Fund</i>. Paket kebijakan ini dirancang dengan pendekatan campuran antara instrumen berbasis harga (seperti carbon pricing) dan regulasi langsung. Meskipun pengenalan sistem perdagangan emisi kedua memperkuat peran carbon pricing, Komisi tetap mempertahankan kombinasi berbagai instrumen tanpa menetapkan satu instrumen</p>
---	---	-------------------------------------	---

			dominan sebagai landasan utama kebijakan iklimnya.
8	<p>Jurnal :</p> <p>“EUROPEAN GREEN DEAL: INSTITUSIONALISME 8 UNI EROPA DALAM MENGHADAPI ISU PERUBAHAN IKLIM”</p> <p>Oleh Arin Fithriana (2023)</p>	<p>Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif</p> <p>Teori Institusionalisme Neoliberal</p>	<p>Penelitian ini menganalisis <i>European Green Deal</i> (EGD) yang merupakan strategi Uni Eropa untuk mencapai net zero emissions pada 2050 melalui kebijakan adaptasi yang terintegrasi dengan berbagai inisiatif lingkungan, seperti keanekaragaman hayati, ekonomi sirkular, dan mobilitas berkelanjutan. EGD juga menjadi bagian dari upaya Uni Eropa dalam mengimplementasikan Agenda 2030 PBB dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) serta termasuk dalam agenda prioritas Komisi Eropa periode 2019–2024.</p>
9	<p>Jurnal :</p> <p>“Defueling the impasse: EU political discourse on <i>e-fuels</i>”</p> <p>Oleh T. Birel et al (2024)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif</p>	<p>Hasil dari penelitian ini menganalisis bagaimana kebuntuan politik (<i>impasse</i>) terjadi di tahap akhir prosedur legislasi akibat penolakan Jerman terhadap pengecualian <i>e-fuels</i> dalam regulasi yang mengikat. Dengan menggunakan analisis <i>framing</i> kualitatif terhadap 77 komunikasi dari 15 pemangku kepentingan pada lima titik waktu penting, penelitian ini mengungkap adanya perubahan nuansa dalam</p>

			<p>diskursus serta perbedaan interpretasi terhadap <i>recital 9a</i>—sebuah bagian non-binding yang diharapkan menjadi jalan kompromi, namun justru memperkeruh negosiasi. Penelitian ini memberikan wawasan tentang bagaimana perbedaan persepsi terhadap instrumen <i>soft law</i> dalam kerangka kebijakan <i>Fit for 55</i> dapat memicu ketegangan antarnegara anggota. Selain itu, hasilnya juga menunjukkan pentingnya deteksi dini terhadap dinamika diskursif sebagai upaya mencegah terulangnya kebuntuan serupa dalam proses legislasi Uni Eropa.</p>
10	<p>Skripsi : PERAN UNI EROPA DALAM PENERAPAN EKONOMI HIJAU STUDI KESEPAKATAN PARIS TAHUN 2015- 2018 Oleh Sunarti (2018)</p>	<p>Metode Penelitian Kualitatif Teori Peran</p>	<p>Penelitian ini menunjukkan bahwa Uni Eropa memainkan peran yang efektif dalam menerapkan ekonomi hijau melalui Paris Agreement, dengan dukungan dari berbagai kebijakan yang dirancang secara strategis. Adapun saran dari penelitian ini adalah pentingnya Uni Eropa untuk menjaga konsistensi dan kesinambungan perannya, khususnya dalam proses perumusan kebijakan yang terus menyesuaikan dengan</p>

			kondisi lingkungan dan ekonomi negara-negara anggotanya. Konsistensi dan keberlanjutan ini dinilai menjadi faktor kunci keberhasilan Uni Eropa dalam mendorong ekonomi hijau dalam kerangka Kesepakatan Paris.
--	--	--	--

1.5 Kerangka Konseptual

Untuk menjawab rumusan masalah yang telah dikemukakan, penelitian ini akan menggunakan Konsep Peran *International Governmental Organization* (IGO) dalam Politik Lingkungan Global untuk menganalisis bagaimana Uni Eropa, sebagai organisasi supranasional, memainkan peran strategis dalam mendorong transformasi sektor transportasi melalui paket kebijakan *Fit for 55*. Studi kasus ini secara khusus akan membahas Peran Uni Eropa dalam mengembangkan kendaraan tanpa emisi (*Zero Emission Vehicle/ZEV*) sebagai bagian dari upaya kolektif dalam mengurangi emisi karbon dan mewujudkan pembangunan berkelanjutan di tingkat global.

1.5.1 Konsep Organisasi Internasional dalam Politik Lingkungan Global

Organisasi antar-pemerintah atau *Intergovernmental Organizations* (IGO) memainkan peran sentral dalam politik lingkungan global dan tidak lagi dapat dipahami semata sebagai lembaga administratif yang menjalankan mandat teknis dari negara-negara anggotanya. Dalam kerangka yang dijelaskan oleh Pamela S.

Chasek dkk,¹⁶ organisasi internasional telah berkembang menjadi aktor strategis yang terlibat langsung dalam dinamika politik global, khususnya dalam merespons isu-isu lingkungan yang bersifat lintas batas. Perkembangan ini mencerminkan meningkatnya kompleksitas tantangan lingkungan global yang menuntut keterlibatan institusi multilateral dalam proses pengambilan keputusan dan pengelolaan kepentingan yang saling beririsan. Oleh karena itu, organisasi internasional menjadi bagian integral dari arsitektur tata kelola global yang tidak hanya mengimplementasikan kebijakan, tetapi juga turut membentuk arah dan substansinya melalui mekanisme kelembagaan dan normatif.

Dalam kerangka konsep Chasek, organisasi internasional dijelaskan memiliki empat peran utama dalam politik lingkungan global, yakni sebagai penentu agenda, penyedia informasi ilmiah yang independen dan otoritatif, pengembang norma internasional dan *soft law*, serta pemengaruh arah kebijakan dan pembangunan nasional. Namun, penelitian ini tidak membahas seluruh peran tersebut secara bersamaan, melainkan melakukan pembatasan analitis agar pembahasan tetap fokus dan relevan dengan rumusan masalah. Pembatasan ini didasarkan pada kebutuhan penelitian untuk menyoroti peran yang paling langsung berkontribusi terhadap pengembangan dan implementasi kebijakan lingkungan, khususnya dalam konteks transisi teknologi rendah emisi. Dengan demikian, ruang lingkup analisis diarahkan pada peran organisasi internasional yang beroperasi pada

¹⁶ Pamela S. Chasek, David Leonard Downie, dan Janet Welsh Brown, *Global Environmental Politics : Seventh Edition, Dilemmas in World Politics*, in Routledge (2018).

tahap legitimasi kebijakan dan pelaksanaan kebijakan, bukan pada tahap awal pembentukan isu di tingkat global.

Peran sebagai penyedia informasi ilmiah yang independen dan otoritatif menjadi salah satu fokus utama karena kebijakan lingkungan modern sangat bergantung pada legitimasi ilmiah. Dalam isu perubahan iklim dan teknologi rendah emisi, keputusan politik tidak dapat dilepaskan dari data, riset, dan konsensus para ahli. Organisasi internasional berfungsi sebagai penghubung antara komunitas ilmiah dan pembuat kebijakan, sehingga pengetahuan ilmiah dapat diterjemahkan ke dalam dasar normatif dan teknokratis bagi perumusan kebijakan.¹⁷ Fokus pada peran ini memungkinkan penelitian untuk menelusuri bagaimana informasi ilmiah digunakan tidak hanya sebagai sumber pengetahuan, tetapi juga sebagai instrumen legitimasi dalam arah kebijakan lingkungan yang diambil oleh aktor politik.

Selain itu, organisasi internasional berperan penting sebagai pengembang norma internasional, *soft law*, dan *hard law* yang membentuk ekspektasi serta standar perilaku negara maupun aktor non-negara dalam isu lingkungan. Instrumen *soft law* seperti deklarasi prinsip, pedoman teknis, dan standar kebijakan menjadi sarana awal untuk mendorong konvergensi kebijakan tanpa harus melalui perjanjian yang mengikat secara hukum, terutama ketika konsensus politik antarnegara masih terbatas.¹⁸ Dalam perkembangannya, norma-norma ini tidak jarang mengalami institusionalisasi lebih lanjut dan diadopsi ke dalam *hard law* berupa konvensi internasional atau regulasi yang memiliki kekuatan hukum mengikat. Proses ini

¹⁷ Ibid. Hal 67-69

¹⁸ Ibid. Hal 69-71

menunjukkan bahwa organisasi internasional tidak hanya berperan dalam pembentukan norma non-mengikat, tetapi juga memiliki kapasitas untuk memengaruhi evolusi sistem hukum internasional serta mengarahkan perilaku negara ke dalam kerangka kebijakan lingkungan yang lebih terstruktur dan bertanggung jawab secara ekologis.

Dalam konteks regional, peran tersebut tercermin dalam kebijakan *Fit for 55* yang diadopsi oleh Uni Eropa sebagai bagian dari upaya penurunan emisi dan transisi energi. Kebijakan ini menempatkan *Zero Emission Vehicle (ZEV)* sebagai salah satu pilar utama transformasi sektor transportasi melalui penerapan standar emisi yang semakin ketat dan target jangka panjang untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan berbasis bahan bakar fosil. Meskipun bersifat regional, kebijakan tersebut memiliki dampak normatif yang luas karena menciptakan standar baru yang menjadi rujukan bagi negara lain dan aktor industri dalam pengembangan teknologi transportasi berkelanjutan.

Di sisi lain, organisasi internasional juga berperan sebagai eksekutor kebijakan yang secara aktif mendukung implementasi agenda lingkungan melalui bantuan teknis, pendanaan, serta peningkatan kapasitas kelembagaan negara-negara anggota. Dukungan ini menjadi krusial bagi negara yang menghadapi keterbatasan sumber daya dalam menjalankan transisi energi dan mitigasi perubahan iklim. Melalui mekanisme transfer teknologi, pelatihan, dan pembiayaan proyek, organisasi internasional membantu membangun kapasitas institusional yang memungkinkan adopsi kebijakan lingkungan secara lebih efektif dan

berkelanjutan.¹⁹ Peran ini menunjukkan bahwa pengaruh organisasi internasional tidak berhenti pada pembentukan norma, tetapi juga menjangkau tahap operasional kebijakan.

Selain dukungan teknis, organisasi internasional memiliki kekuatan normatif dan simbolik yang signifikan dalam mendorong kepatuhan terhadap agenda lingkungan global. Tekanan ini tidak selalu diwujudkan dalam bentuk sanksi formal, tetapi sering hadir melalui mekanisme penilaian kinerja, publikasi laporan, dan ekspektasi internasional yang membentuk reputasi negara di forum global. Secara tidak langsung, mekanisme tersebut mendorong konformitas terhadap norma lingkungan dan memperkuat kohesi dalam penerapan kebijakan mitigasi perubahan iklim.²⁰

Dengan demikian, konsep organisasi internasional menjadi relevan sebagai kerangka analitis untuk memahami peran Uni Eropa sebagai aktor supranasional dalam mendukung implementasi *Zero Emission Vehicle* melalui kebijakan *Fit for 55*. Pendekatan Chasek dkk. membantu menjelaskan bahwa kebijakan tersebut tidak muncul dalam ruang hampa, melainkan merupakan hasil interaksi antara legitimasi ilmiah, norma global, dan dinamika institusional di tingkat regional. Kerangka ini memungkinkan analisis yang lebih dalam mengenai bagaimana organisasi internasional berkontribusi dalam mendorong transformasi sistem transportasi menuju mobilitas yang lebih berkelanjutan.

¹⁹ Ibid. Hal 71-72

²⁰ Ibid.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan latar belakang yang telah disajikan, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan atau mendokumentasikan karakteristik suatu fenomena, situasi, atau kelompok secara sistematis tanpa melakukan manipulasi terhadap variabel-variabelnya²¹. Hal ini akan digunakan untuk memberikan gambaran Peran Uni Eropa dalam mendukung implementasi *Zero Emission Vehicle (ZEV)*.

1.6.2 Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif, yang bertujuan untuk memahami suatu fenomena secara mendalam dengan menekankan aspek konseptual dan sosial dari objek yang diteliti. Pendekatan kualitatif digunakan untuk mengungkap gejala suatu fenomena melalui pengumpulan data dari penelitian sebelumnya, yang berperan sebagai instrumen utama dalam analisis. Metode ini diterapkan ketika suatu permasalahan masih belum terdefinisi dengan jelas atau ketika diperlukan identifikasi makna yang tersembunyi. Oleh karena itu, teori digunakan untuk memvalidasi data serta mengembangkan konsep dalam penelitian.²²

²¹ Jo Mackiewicz, *A Mixed-Method Approach*, in *Writing Center Talk over Time* (2018), doi:10.4324/9780429469237-3.

²² Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D* (2020). hal. 12

1.6.3 Ruang Lingkup Penelitian

1.6.3.1 Batasan Waktu

Penelitian ditujukan untuk memberi batasan terhadap pembahasan sehingga hanya fokus terhadap pokok permasalahan pada penelitian ini. Dengan menentukan jangkauan penelitian, maka akan terbentuk ruang lingkup sehingga pembahasan tidak menjadi rancu dan dapat mengimplementasikan hasil penelitian lebih terarah dan menyeluruh. Mengingat kebijakan *Fit for 55* memiliki target pencapaian netralitas karbon pada tahun 2050 nanti, maka penulis tidak akan membahas hasil akhir dari kebijakan ini. Dalam penelitian ini, penulis akan berfokus terhadap implementasi kebijakan *European Green Deal* oleh Uni Eropa yang dimulai pada tahun 2019 hingga tahun 2025, dengan penekanan khusus pada perkembangan dan implementasi kebijakan *Fit for 55* yang diumumkan pada Juli 2021 sebagai bagian dari upaya Uni Eropa dalam mencapai target pengurangan emisi sebesar 55% pada tahun 2030.

1.6.3.2 Batasan Materi

Batasan materi dalam penelitian ini difokuskan pada analisis peran Uni Eropa mendukung implementasi kebijakan *Fit for 55*, dengan penekanan khusus pada aspek implementasi *Zero Emission Vehicle (ZEV)* sebagai bagian dari strategi dekarbonisasi sektor transportasi. Penelitian ini akan membahas bagaimana Uni Eropa mendukung implementasi kebijakan, menetapkan regulasi, serta mengintegrasikan insentif dan infrastruktur pendukung untuk mendorong adopsi kendaraan ramah lingkungan. Selain itu, materi penelitian akan mencakup peran

kelembagaan Uni Eropa dalam mengoordinasikan kebijakan lintas negara anggota, serta kontribusinya dalam membentuk norma dan standar lingkungan di tingkat global melalui pendekatan multilateral dan keberlanjutan.

1.6.4 Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui studi kepustakaan dengan memanfaatkan data sekunder yang bersifat kualitatif dan kuantitatif guna memperkuat landasan teoritis dan analitis penelitian. Data kuantitatif digunakan untuk mendukung argumen empiris mengenai kondisi lingkungan serta perkembangan teknologi *Zero Emission Vehicle* (ZEV) di Uni Eropa, sementara data kualitatif digunakan untuk menganalisis kebijakan, peran kelembagaan, dan dinamika politik dalam perumusan serta implementasi kebijakan *Fit for 55*. Sumber data mencakup buku, jurnal akademik, laporan resmi Uni Eropa, dan dokumen kebijakan yang relevan dengan isu lingkungan dan transportasi, termasuk laporan tahunan *European Environment Agency* (EEA) seperti *Trends and Projections in Europe* serta basis data Eurostat terkait emisi, energi, dan sektor transportasi.

Selain itu, penelitian ini memanfaatkan data teknis dari *European Alternative Fuels Observatory* (EAFO) yang berkaitan dengan jumlah infrastruktur pengisian daya dan pangsa pasar kendaraan listrik di negara-negara anggota. Analisis kebijakan didukung oleh telaah dokumen regulasi resmi yang dipublikasikan dalam *Official Journal of the European Union*, termasuk *Regulation (EU) 2023/851* mengenai standar emisi CO₂ untuk mobil penumpang dan kendaraan van. Artikel berita dari berbagai media internasional dan regional Eropa

juga digunakan sebagai data sekunder untuk melengkapi dan mengonfirmasi temuan dari dokumen resmi, khususnya terkait perkembangan kebijakan *Fit for 55*, dinamika implementasi standar emisi kendaraan, serta respons industri otomotif dan negara anggota terhadap agenda *Zero Emission Vehicle*.

1.7 Argumen Dasar

Uni Eropa, melalui kebijakan *Fit for 55*, tidak hanya berperan sebagai pembuat regulasi kawasan, tetapi juga menjalankan fungsi strategis organisasi internasional (IGO) dalam mendorong transformasi menuju mobilitas berkelanjutan berbasis kendaraan emisi nol (ZEV). *Fit for 55* bukan hanya menetapkan target penurunan emisi sebesar 55% pada 2030, tetapi juga menyediakan perangkat kebijakan yang mencerminkan tiga peran utama IGO: menyediakan informasi ilmiah yang otoritatif melalui lembaga seperti EEA dan JRC; mengembangkan norma dan pedoman tidak mengikat terkait teknologi bersih dan peta jalan transisi; serta memengaruhi kebijakan pembangunan nasional melalui instrumen seperti *National Energy and Climate Plans* (NECPs) dan *Just Transition Mechanism*.

Pendekatan ini menunjukkan bahwa Uni Eropa menggunakan kapasitas supranasionalnya untuk mengoordinasikan agenda iklim lintas negara dan memperkuat adopsi ZEV sebagai bagian integral dari strategi dekarbonisasi transportasi. Oleh karena itu, *Fit for 55* dapat dilihat bukan hanya sebagai paket regulatif, tetapi sebagai bukti konkret bagaimana sebuah entitas supranasional dapat

menggerakkan perubahan struktural melalui kombinasi instrumen hukum, teknis, dan normatif yang khas dari peran IGO.

1.8 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman dan menjawab rumusan masalah, penulis menyusun penelitian ini ke dalam empat bab. Pembagian ini memandu pembaca dalam mengikuti penjelasan pada setiap bab secara terstruktur, sebagai berikut :

Tabel 1. 2 Sistematika Penulisan

<p>BABI</p>	<p>PENDAHULUAN</p> <p>1.1 Latar Belakang</p> <p>1.2 Rumusan Masalah</p> <p>1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian</p> <p> 1.3.1 Tujuan Penelitian</p> <p> 1.3.2 Manfaat Penelitian</p> <p>1.4 Penelitian Terdahulu</p> <p>1.5 Kerangka Konseptual</p> <p> 1.5.1 Konsep Organisasi Internasional (IGO) dalam Politik Lingkungan Global</p> <p>1.6 Metode Penelitian</p> <p> 1.6.1 Jenis Penelitian</p> <p> 1.6.2 Metode Analisis Data</p> <p> 1.6.3 Ruang Lingkup Penelitian</p> <p> a. Batasan Waktu</p> <p> b. Batasan Materi</p> <p> 1.6.4 Teknik dan Alat Pengumpulan Data</p> <p>1.7 Argumen Pokok</p> <p>1.8 Sistematika Penulisan</p>
<p>BAB II</p>	<p>Isu Lingkungan di Uni Eropa dan Respon terhadap Tantangan Perubahan Iklim</p> <p>2.1 Isu Lingkungan di Uni Eropa</p> <p>2.2 Respon Uni Eropa terhadap Perubahan Iklim dan Tantangan Global</p>

BAB III	Sejarah dan Perkembangan Kebijakan <i>Fit for 55</i> Uni Eropa 3.1 <i>European Green Deal</i> sebagai Payung Kebijakan <i>Fit for 55</i> 3.2 Profil Paket Kebijakan <i>Fit for 55</i> sebagai Instrumen Uni Eropa dalam mendukung Implementasi <i>Zero Emission Vehicle (ZEV)</i>
BAB IV	Instrumen dan Kebijakan Uni Eropa untuk Mendukung Implementasi ZEV 4.1 Penyedia Informasi Ilmiah dan Legitimasi Kebijakan 4.2 Pembentuk <i>Hard Law</i> dan <i>Soft law</i> 4.3 Pemengaruh Arah Kebijakan Pembangunan Nasional
BAB V	PENUTUP 5.1 Kesimpulan 5.2 Saran

