

ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING THE INTENTION TO ADOPT PUBLIC ELECTRIC VEHICLE CHARGING STATIONS (SPKLU) BY ELECTRIC CAR USERS IN INDONESIA USING THE UTAUT2 APPROACH

ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI NIAT ADOPSI STASIUN PENGISIAN KENDARAAN LISTRIK UMUM (SPKLU) OLEH PENGGUNA MOBIL LISTRIK DI INDONESIA DENGAN PENDEKATAN UTAUT2

Anggih Prasetya^{1*}, Erma Suryani², Raden Venantius Hari Ginardi³

Institut Teknologi Surabaya^{1,2,3}

anggihprasetya08@gmail.com²

ABSTRACT

The surge in Electric Vehicle (EV) adoption in Indonesia driven by extensive incentives demands adequate availability of public charging infrastructure. The government's ambitious target of providing 62,918 Public EV Charging Stations by 2030 heavily depends on users' adoption intentions. This study is important because the SPKLU ecosystem faces critical challenges, including uneven distribution, reliability issues, and high user Perceived Risk, all of which create uncertainty regarding adoption intentions. This research aims to identify the factors that influence SPKLU adoption intention by focusing on the main constructs of UTAUT2 (Performance Expectancy, Effort Expectancy, Social Influence, Facilitating Conditions, and Price Value), as well as the influence of two crucial extension factors: Perceived Risk and Policy Incentives. The study employs a quantitative approach with data collected through a survey of SPKLU users, and utilizes Structural Equation Modeling (SEM) to test the hypotheses, identify causal relationships, and determine the dominant factors. The results of this study indicate that perceived risk, effort expectancy, and performance expectancy have a positive and significant effect on the intention to adopt SPKLU, whereas social influence and price value do not show a significant positive effect. In addition, facilitating conditions are unable to moderate the relationship between perceived risk and the intention to adopt SPKLU, but policy incentives are proven to moderate the effect of price value on the intention to adopt SPKLU.

Keywords: Adoption Intention, Policy Incentives, Perceived Risk, SPKLU, UTAUT2

ABSTRAK

Lonjakan adopsi Kendaraan Listrik (EV) di Indonesia, yang didorong oleh insentif masif, menuntut ketersediaan infrastruktur pengisian daya publik yang memadai. Keberhasilan target ambisius pemerintah menyediakan 62.918 unit SPKLU pada tahun 2030 sangat bergantung pada niat adopsi pengguna. Penelitian ini penting karena ekosistem SPKLU menghadapi tantangan kritis, termasuk persebaran yang belum merata, isu keandalan dan tingginya *Perceived Risk* pengguna, yang menciptakan ketidakpastian dalam niat adopsi. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi niat adopsi SPKLU berfokus pada konstruk utama UTAUT2 (*Performance Expectancy, Effort Expectancy, Social Influence, Facilitating Condition, Price Value*), serta pengaruh dua faktor ekstensi krusial yaitu *Perceived Risk* dan *Policy Incentives*. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data dikumpulkan melalui metode survei terhadap pengguna SPKLU menggunakan teknik pemodelan persamaan struktural (SEM) untuk menguji hipotesis dan mengidentifikasi hubungan kausalitas serta faktor dominan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *perceived risk, effort expectancy, and performance expectancy* terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat adopsi SPKLU sedangkan *social influence* dan *price value* tidak menunjukkan pengaruh positif yang signifikan. Selain itu, *facilitating condition* tidak mampu memoderasi hubungan antara *perceived risk* dan niat adopsi SPKLU namun *policy incentives* terbukti dapat memoderasi pengaruh *price value* terhadap niat adopsi SPKLU.

Kata Kunci: Adopsi SPKLU, *Behavioral Intention, Policy Incentives, Perceived Risk, SPKLU, UTAUT2*

PENDAHULUAN

Pemanasan global isu hangat selama beberapa dekade terakhir karena dampak negatifnya tidak hanya terhadap lingkungan tetapi juga terhadap

perekonomian dan masyarakat serta kini menjadi tantangan besar bagi upaya pembangunan berkelanjutan di seluruh dunia (Syahputro & Abdul Hadi, 2025; Chen et al., 2025). Kondisi ini

mendorong banyak negara terutama yang tengah memperkuat pada bidang perekonomian untuk mencari alternatif energi yang lebih ramah lingkungan dan rendah emisi karbon. Pada kawasan perkotaan tumbuh berbagai macam sektor seperti perumahan, industri manufaktur, dan logistik merupakan kontributor utama terhadap peningkatan emisi karbon (Guo et al., 2022). Selain itu, pemanasan global yang memicu perubahan iklim juga menjadi ancaman serius bagi seluruh negara di dunia (Ul Hassan et al., 2024). Perubahan iklim yang disebabkan oleh aktivitas manusia dikenal sebagai perubahan iklim antropogenik telah memberikan dampak negatif terhadap ekosistem, kesehatan, serta kelestarian lingkungan.

Indonesia berkomitmen untuk menurunkan emisi gas rumah kaca sebesar 41% pada tahun 2030 dan mencapai nol emisi pada tahun 2060 yang sejalan dengan target yang ditetapkan dalam Perjanjian Paris tahun 2016 (Zola & Nugrahaeni, 2023). Sebagai langkah nyata dalam mewujudkan komitmen tersebut, Indonesia mulai mendorong inovasi di sektor transportasi melalui pengembangan kendaraan listrik.

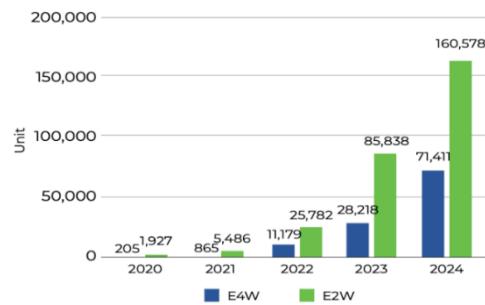
Kendaraan listrik merupakan salah satu inovasi utama dalam mendukung transisi menuju pemanfaatan sumber daya terbarukan dan dianggap mampu memberikan berbagai solusi terhadap permasalahan lingkungan. Menurut Kementerian Perindustrian, saat ini Indonesia sedang bertransisi menuju industri yang lebih ramah lingkungan melalui penggunaan kendaraan listrik

(Audyna et al., 2024). Indonesia sendiri bersama dengan negara-negara seperti Tiongkok, Jepang, Korea, dan India, tercatat sebagai penyumbang emisi CO₂ terbesar di dunia dengan kontribusi mencapai 40%. Kondisi ini menjadikan transisi energi di sektor

transportasi semakin mendesak yang bertujuan agar dapat mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan (Zainal Ibad et al., 2022).

Kendaraan listrik dianggap lebih ramah lingkungan karena tidak menimbulkan emisi gas buang sebagaimana kendaraan yang menggunakan bahan bakar fosil. Apabila penggunaannya meluas maka polusi udara terutama di kawasan perkotaan dapat berkurang secara signifikan (Wahyudi & Makai, 2024). Faktor lingkungan inilah yang menjadi pendorong utama bagi masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan listrik di masa depan.

Sejak diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018, pemerintah Indonesia secara resmi menunjukkan dukungan terhadap pengembangan dan penggunaan kendaraan listrik melalui berbagai langkah strategis seperti pemberian insentif finansial, pembangunan infrastruktur pengisian daya, serta penetapan standar teknis (Tangkudung, 2024). Kebijakan ini menjadi upaya penting untuk menekan polusi udara di perkotaan dan mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil. Pemerintah juga terus mendorong percepatan adopsi kendaraan listrik di Indonesia dengan menerapkan berbagai akebijakan yang mengajak produsen dan konsumen beralih menuju era elektrifikasi.



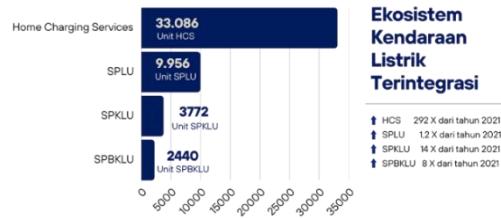
Gambar 1.1 Jumlah Kendaraan Listrik di jalan raya (Sumber : ISMO, 2025)

Perkembangan kendaraan listrik di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan tren peningkatan yang signifikan sebagai bagian dari komitmen nasional dalam mendukung transisi energi bersih. Pemerintah melalui berbagai regulasi dan insentif mendorong percepatan adopsi kendaraan listrik, termasuk melalui pembangunan infrastruktur pengisian daya publik atau Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU). Namun demikian, pertumbuhan penggunaan SPKLU sebagai fasilitas pengisian daya belum sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan listrik yang beredar di masyarakat dan tingkat pemanfaatan SPKLU oleh pengguna kendaraan listrik masih relatif rendah jika dibandingkan dengan alternatif sumber pengisian lainnya.

Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) berperan sebagai infrastruktur vital yang menyediakan layanan pengisian baterai bagi pengguna kendaraan listrik sehingga memiliki peran yang sangat krusial sebagai infrastruktur pendukung bagi penggunaan kendaraan listrik yang berkelanjutan dimana PT PLN Persero ditugaskan oleh pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 untuk menyediakan infrastruktur sistem pengisian daya melalui pembangunan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (Haryanto & Afraah, 2024).

Sebagai bentuk komitmen tersebut maka PT. PLN (Persero) terus berupaya mendukung pengembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia agar pengguna kendaraan listrik dapat menikmati kemudahan dan kenyamanan dalam pengisian daya (Wahyudi & Makai, 2024). Faktanya sampai saat ini jumlah infrastruktur Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum masih mengalami tantangan dalam

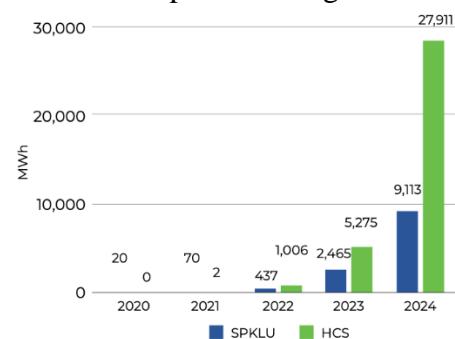
perkembangannya. Dari data PLN 2025 diatas, dapat dilihat bahwa jumlah infrastruktur stasiun pengisian kendaraan listrik masih terjadi kesenjangan.



Gambar 1.2 Jumlah Infrastruktur Pengisian Kendaraan Listrik per-Maret 2025

(Sumber : PLN, 2025)

Salah satu indikator kesenjangan ini terlihat dari jumlah infrastruktur yang tersedia, dimana hingga 2025 SPKLU baru mencapai sekitar 3.772 unit, jauh tertinggal dibandingkan 33.086 unit *Home Charging System* (HCS) yang dimiliki pengguna di seluruh Indonesia. Ketimpangan tersebut mengindikasikan bahwa keberadaan SPKLU sebagai infrastruktur publik belum sepenuhnya diadopsi sebagai pilihan utama oleh pengguna kendaraan listrik, meskipun secara kebijakan pemerintah telah memberikan dukungan melalui Perpres 55/2019 dan program pembangunan SPKLU oleh operator energi.



Gambar 1.3 Tren Konsumsi Energi Kendaraan Listrik (Sumber : ISMO,2025)

Data ISMO 2025 juga menunjukkan bahwa sebagian besar konsumsi energi kendaraan listrik roda empat (E4W) masih didominasi oleh

Home Charging System (HCS), baik dari sisi jumlah unit yang terpasang di rumah pengguna maupun jumlah energi yang tersalur melalui HCS. HCS selalu mencatat konsumsi energi yang lebih besar dibanding SPKLU selama lima tahun terakhir. Perbedaan ini menunjukkan bahwa mayoritas pengguna E4W masih lebih memilih melakukan pengisian Home Charging System (HCS).

Sebaliknya, konsumsi energi melalui SPKLU justru stagnan selama beberapa tahun terakhir. Ketimpangan ini menunjukkan bahwa keberadaan SPKLU sebagai fasilitas publik belum sepenuhnya diadopsi oleh pengguna kendaraan listrik sebagai pilihan pengisian yang utama. Fenomena ini mengarah pada permasalahan penting, yaitu bahwa tantangan pengembangan ekosistem kendaraan listrik bukan hanya pada ketersediaan SPKLU, tetapi memastikan bahwa SPKLU benar-benar digunakan oleh konsumen.

Dalam melakukan pengisian kendaraan listrik, pengguna mobil listrik saat ini memiliki beberapa pilihan sumber pengisian daya, yaitu melalui SPKLU, *Home Charging System* (HCS), serta pengisian privat di dealer atau retailer tertentu. Masing-masing opsi memiliki karakteristik berbeda dalam hal kemudahan akses, kecepatan pengisian, biaya, kenyamanan, tujuan penggunaan, hingga regulasi pengelolaan. Karena adanya lebih dari satu pilihan itulah, keputusan konsumen untuk mengadopsi SPKLU menjadi fenomena perilaku yang perlu diteliti lebih dalam. Keputusan untuk memanfaatkan SPKLU merupakan hasil dari proses pertimbangan konsumen yang melibatkan persepsi manfaat, kemudahan operasi, ketersediaan fasilitas, persepsi risiko, harga, serta pengaruh sosial dan kebijakan.

Dalam penelitian ini, adopsi

SPKLU didefinisikan secara spesifik sebagai proses penerimaan dan niat pengguna mobil listrik untuk menggunakan SPKLU sebagai layanan pengisian daya (*charging service*), ditengah keberadaan alternatif seperti HCS dan pengisian privat. Adopsi ini tercermin melalui niat pengguna untuk memilih SPKLU sebagai fasilitas pengisian daya, meskipun tersedia alternatif pengisian lain. Dengan demikian, fokus penelitian bukan berhubungan dengan keputusan membeli kendaraan listrik dan bukan pula pada niat adopsi pembangunan infrastruktur SPKLU, melainkan pada keputusan konsumen untuk menggunakan SPKLU sebagai layanan pengisian daya (*charging service*) dalam ekosistem pengisian daya kendaraan listrik. Untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi keputusan tersebut, diperlukan pendekatan model perilaku pengguna yang komprehensif.

Untuk mengkaji proses adopsi tersebut, penelitian ini menggunakan pendekatan *Technology Acceptance Model Unified Theory of Acceptance and Use of Technology 2* (UTAUT2) dipilih karena dinilai mampu memberikan penjelasan yang komprehensif mengenai tingkat penerimaan teknologi dari perspektif konsumen, dalam hal ini para pengguna mobil listrik yang memanfaatkan layanan SPKLU (Mediyanti Pramana & Suryani, 2024). Faktor-faktor yang dipertimbangkan untuk menjelaskan perilaku adopsi SPKLU dari sisi konsumen dalam penelitian ini adalah *performance expectancy, effort expectancy, social influence, facilitating conditions* dan *price value*. Oleh karena itu, UTAUT2 dipilih sebagai kerangka analisis karena model ini dinilai mampu menjelaskan proses penerimaan teknologi dari perspektif pengguna akhir, bukan hanya dari sisi organisasi

atau penyedia layanan.

Model ini juga fleksibel untuk dikembangkan sehingga dapat memasukkan variabel yang sangat relevan dalam konteks SPKLU yaitu *perceived risk* yang muncul akibat kekhawatiran terhadap kegagalan pengisian atau keamanan baterai, serta *policy incentives* yang menjadi faktor eksternal penting dalam mendorong adopsi layanan energi berbasis teknologi baru di Indonesia. Dengan kondisi ketimpangan pemanfaatan infrastruktur, ketidakmerataan persebaran SPKLU, serta preferensi kuat pengguna pada HCS, kajian mengenai niat adopsi SPKLU menjadi sangat penting. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman mendalam tentang faktor apa saja yang mendorong atau menghambat pengguna mobil listrik dalam memilih SPKLU sebagai sumber pengisian daya, sehingga dapat menjadi dasar perumusan strategi pengembangan infrastruktur dan kebijakan yang lebih tepat sasaran dalam **Mendukung percepatan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia**.

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti tertarik melakukan penelitian lebih lanjut yang berjudul “Analisis Faktor yang Mempengaruhi Niat Adopsi Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) oleh Pengguna Mobil Listrik di Indonesia dengan Pendekatan UTAUT2”.

Pengaruh *Perceived Risk* Terhadap Niat Adopsi SPKLU

Perceived risk didefinisikan sebagai ekspektasi utilitas negatif yang diharapkan konsumen ketika membeli produk atau layanan tertentu. Dalam penelitian ini, *perceived risk* mencakup ekspektasi konsumen terhadap kemungkinan dampak negatif dari adopsi Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) (Wang et al.,

2023).

Konsumen juga harus menghabiskan lebih banyak waktu dan tenaga untuk menemukan serta mengisi daya kendaraan mobil listrik karena stasiun pengisian daya masih relatif langka sehingga persepsi risiko waktu menjadi faktor penting yang perlu diperhatikan.

H1 : *Perceived risk* berpengaruh negatif terhadap niat adopsi SPKLU oleh konsumen

Pengaruh *Effort Expectancy* Terhadap Niat Adopsi

Effort expectancy didefinisikan sebagai tingkat kesulitan atau kemudahan yang dirasakan dalam menggunakan suatu produk atau sistem tertentu (Wang et al., 2023). Sikap positif terhadap teknologi akan muncul apabila ada *effort expectancy* yang dirasakan oleh pengguna ternyata mempermudah konsumen dalam menggunakan sistem (Odelia & Ruslim, 2023).

Hasil penelitian Clarissa (2022) menemukan bahwa *effort expectancy* berpengaruh positif terhadap niat adopsi penggunaan konsumen dimana hal ini mengindikasikan bahwa ketika pengguna merasa penggunaan suatu layanan tidak memerlukan banyak usaha maka akan lebih terdorong untuk menggunakannya.

H2: *Effort expectancy* berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU Pengaruh *Social Influence* Terhadap Niat Adopsi SPKLU

Social influence didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang memandang penting bagi orang lain untuk percaya bahwa konsumen seharusnya menggunakan sistem baru tersebut sehingga fenomena ini juga dikenal sebagai efek lingkungan sekitar. Dalam penelitian ini, *social influence* merujuk pada sejauh mana orang lain percaya bahwa seorang konsumen yang

memiliki mobil listrik mengadopsi penggunaan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SKPLU). Penelitian terdahulu telah menunjukkan bahwa orang lain seperti teman, rekan kerja, dan kerabat dapat memengaruhi proses pengambilan keputusan seseorang (Wang et al., 2023).

H3: Social influence berpengaruh positif terhadap niat adopsi Pengaruh Performance Expectancy Terhadap Niat Adopsi SPKLU

Definisi dari *performance expectancy* adalah sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan suatu produk tertentu akan membantu konsumen mencapai peningkatan kinerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Falisa & Tricahyono (2025) meneliti hubungan antara ekspektasi terhadap kinerja dan kecemasan konsumen terhadap teknologi kendaraan listrik dimana hasil penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa kecemasan dan kekhawatiran konsumen terhadap kendaraan listrik cenderung lebih rendah ketika mereka memiliki pandangan yang lebih positif tentang kinerja kendaraan listrik.

H4 : Performance Expectancy berpengaruh positif terhadap niat adopsi

Pengaruh Price Value Terhadap Niat Adopsi SPKLU

Price value mengacu pada ekspektasi konsumen terhadap pengelolaan biaya (Wang et al., 2023). *Price value* memiliki peran signifikan dalam proses pengambilan keputusan konsumen terkait penggunaan suatu teknologi. Hasil penelitian Limanan (2022) mengungkapkan bahwa semakin tinggi persepsi positif terhadap nilai harga maka semakin besar pula niat individu untuk menggunakan teknologi tertentu. Dalam studi yang dilakukan oleh Owusu Kwateng et al. (2019) juga

menyatakan bahwa nilai harga yang dianggap positif cenderung mendorong munculnya niat berperilaku.

H5 : Price value berpengaruh positif terhadap niat adopsi

Facilitating Condition Memoderasi Pengaruh Perceived Risk terhadap Niat Adopsi

Facilitating condition dapat didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang memandang bahwa terdapat infrastruktur teknis atau organisasi yang mendukung penggunaan suatu produk atau sistem tertentu (Wang et al., 2023). Dalam penelitian ini *facilitating conditions* merujuk pada keyakinan konsumen terhadap dukungan dan sumber daya yang tersedia untuk mempermudah menemukan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SKPLU).

H6 : Facilitating condition dapat memoderasi Pengaruh Perceived Risk terhadap Niat Adopsi

Policy Incentives Memoderasi Pengaruh Price Value terhadap Niat Adopsi

Pengaruh *policy incentives* terhadap keputusan pembelian konsumen telah menjadi topik hangat dalam kalangan akademisi (Chen et al., 2025). Beberapa penelitian telah melaporkan bahwa kesediaan konsumen untuk mengadopsi teknologi meningkat karena adanya insentif kebijakan (Wang et al., 2023).

Demikian pula, studi terdahulu yang ditulis oleh Wang et al., (2023) melaporkan bahwa niat konsumen untuk membeli kendaraan listrik meningkat secara signifikan sebagai akibat dari kebijakan pajak yang menguntungkan.

H7: Policy incentives dapat memoderasi Pengaruh Price Value terhadap Niat Adopsi

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan

pendekatan kuantitatif dengan metode survei melalui penyebaran kuesioner bagi Pengguna Mobil Listrik di Indonesia dalam mengadopsi Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU). Penelitian ini memanfaatkan data primer sebagai sumber utama. Data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya. Dalam hal ini, data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner.

Dalam penelitian ini populasi yang dimaksud adalah seluruh pengguna mobil listrik di Indonesia. Menurut Sekaran (2020), sampel adalah bagian dari populasi yang dijadikan representasi dalam suatu penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu metode pemilihan sampel berdasarkan pertimbangan atau kriteria tertentu yang telah ditetapkan sebelumnya agar data yang diperoleh sesuai dengan tujuan penelitian. Adapun kriteria responden dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Merupakan pengguna mobil listrik di Indonesia.
2. Pernah menggunakan atau mengetahui layanan SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum).
3. Berusia minimal 17 tahun karena dianggap telah mampu mengambil keputusan secara mandiri terkait penggunaan teknologi.

Menurut Hair et al. (2019) adapun jumlah sampel yang ideal berada pada kisaran 100 hingga 200 responden dan dapat disesuaikan dengan jumlah indikator yang digunakan dalam kuesioner. Umumnya ukuran sampel ditentukan dengan asumsi 5 hingga 10 kali jumlah indikator yang terdapat dalam penelitian. Berdasarkan hal tersebut karena penelitian ini memiliki 27 indikator maka jumlah sampel ditentukan menggunakan rumus yang dikemukakan oleh rumus hair adalah minimal memiliki 270 sampel

responden.

Analisis data dalam penelitian ini digunakan dengan pendekatan metode PLS-SEM. PLS-SEM terkenal dengan kemampuannya dalam menangani kompleksitas dan masalah multikolinearitas yang sering ditemukan dalam data penelitian sosial (Ginting & Sinaga, 2025).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data berikut disajikan untuk memberikan gambaran umum mengenai proses pengumpulan data di lapangan. Penelitian ini melibatkan 290 pengguna mobil listrik di Indonesia dan pernah menggunakan atau mengetahui layanan SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) yang dilaksanakan pada November hingga Desember 2025.

Pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner melalui tautan yang dikirimkan lewat media sosial. Teknik pengumpulan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Berdasarkan data demografi responden diatas, ditemukan bahwa responden sebanyak 172 orang (59,3%) merupakan laki-laki sedangkan 118 orang (40,7%) merupakan perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa responden laki-laki mendominasi dengan proporsi yang lebih besar dibandingkan perempuan dalam penelitian ini.

Demografi Responden

Berdasarkan data demografi responden, ditemukan bahwa responden sebanyak 172 orang (59,3%) merupakan laki-laki sedangkan 118 orang (40,7%) merupakan perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa responden laki-laki mendominasi dengan proporsi yang lebih besar dibandingkan perempuan dalam penelitian ini. Ditemukan bahwa responden yang berusia 17-22 tahun sebanyak 17 orang (5,9%), berusia 23-28

tahun sebanyak 37 orang (12,8%), berusia 29-34 tahun sebanyak 101 orang (34,8%), berusia 35-40 tahun sebanyak 83 orang (28,60%), berusia >40 tahun sebanyak 52 orang (17,9%). Hal ini menunjukkan bahwa responden yang berusia 29-34 tahun mendominasi dalam penelitian ini.

Ditemukan bahwa responden yang memiliki pendidikan terakhir S1 sebanyak 164 orang (56.6%), responden yang memiliki pendidikan terakhir S2 sebanyak 96 orang (33,1%), responden yang memiliki pendidikan terakhir S3 sebanyak 12 orang (4,1%) dan pendidikan terakhir SMA sebanyak 18 orang (6,2%). Hal ini menunjukkan bahwa responden yang memiliki pendidikan terakhir S1 mendominasi dalam penelitian ini.

Ditemukan bahwa responden yang bekerja sebagai Mahasiswa sebanyak 34 orang (11,7%), responden yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil sebanyak 61 orang (21,0%), responden yang bekerja sebagai Pegawai Swasta

sebanyak 125 orang (43,1%), dan sisanya responden yang bekerja sebagai wiraswasta sebanyak 70 orang (24,1%). Hal ini menunjukkan bahwa responden yang bekerja sebagai Pegawai Swasta mendominasi dalam penelitian ini. Ditemukan bahwa responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp.<1.000.000 sebanyak 34 orang (11,7%), responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp.1.000.000 – Rp. 2.000.000 sebanyak 49 orang (16,9%), responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp.3.000.000 – Rp.4.000.000 sebanyak 128 orang (44,1%), responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp.5.000.000 – Rp.6.000.000 sebanyak 52 orang (17,9%), responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp. >6.000.000 sebanyak 27 orang (9,3%). Hal ini menunjukkan bahwa responden yang memiliki pengeluaran per bulan Rp. 3.000.000 – Rp.4.000.000 mendominasi dalam penelitian ini.

Tabel 1. Demografi Responden

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
Laki-Laki	172	59,30%
Perempuan	118	40,70%
Total	290	100%
Usia	Frekuensi	Persentase
17-22	17	5,90%
23-28	37	12,80%
29-34	101	34,80%
35-40	83	28,60%
>40	52	17,90%
Total	290	100%
Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Persentase
S1	164	56,60%
S2	96	33,10%
S3	12	4,10%
SMA	18	6,20%
Total	290	100%
Pekerjaan	Frekuensi	Persentase
Mahasiswa	34	11,70%

Pegawai Negeri Sipil	61	21,00%
Pegawai Swasta	125	43,10%
Wiraswasta	70	24,10%
Total	290	100%
Pengeluaran per Bulan	Frekuensi	Persentase
Rp.<1.000.000	34	11,70%
Rp.1.000.000 – Rp.2.000.000	49	16,90%
Rp.3.000.000 – Rp.4.000.000	128	44,10%
Rp.5.000.000 – Rp.6.000.000	52	17,90%
Rp. >6.000.000	27	9,30%
Total	290	100%

Convergent Validity

Tabel 1. Convergent Validity

	EE	FC	NA	PE	PI	PR	PV	SI	PI x PV	FC x PR
EE1	0,885									
EE2	0,814									
EE3	0,870									
FC1		0,862								
FC2		0,871								
FC3		0,843								
FC4		0,819								
NA1			0,876							
NA2			0,888							
NA3			0,884							
PE1				0,840						
PE2				0,835						
PE3				0,834						
PE4				0,855						
PI1					0,876					
PI2					0,890					
PI3					0,812					
PI4					0,846					
PR1						0,834				
PR2						0,824				
PR3						0,847				
PR4						0,884				

EE	FC	NA	PE	PI	PR	PV	SI	PI x PV	FC x PR
PR5						0,847			
PV1						0,860			
PV2						0,891			
PV3						0,898			
SI1							0,879		
SI2							0,853		
SI3							0,864		
FCxPR								1,000	
PIxPV								1,000	

Sumber : pengolahan data Primer, 2025

Mengacu pada tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa seluruh item pada variabel penelitian menunjukkan nilai loading faktor yang telah memenuhi standar karena berada di atas 0,70 sehingga seluruh item pernyataan dalam penelitian ini memenuhi kriteria validitas.

Average Variance Extracted

Tabel 0.2 Average Variance Extracted

Variabel	Average Variance Extracted
EE	0,735
FC	0,721
NA	0,779
PE	0,707
PI	0,734
PR	0,718
PV	0,780
SI	0,749

Sumber : pengolahan data Primer, 2025

Berdasarkan data diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa output nilai *Average Variance Extracted* (AVE) dalam keseluruhan variabel penelitian telah memenuhi kriteria karena lebih daripada 0,50 sehingga dapat dianggap valid dan dapat melanjutkan pada pengujian selanjutnya.

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk menilai apakah indikator yang digunakan dalam penelitian ini mampu memberikan hasil pengukuran yang konsisten meskipun dilakukan pada waktu yang berbeda. Pengujian reliabilitas pada penelitian ini dilakukan dengan melihat nilai *cronbach's alpha* dan *composite reliability*. Adapun hasil pengujinya dapat diamati pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's alpha	Composite reliability
EE	0,822	0,892
FC	0,871	0,912
NA	0,858	0,914
PE	0,862	0,906
PI	0,882	0,917
PR	0,903	0,927
PV	0,860	0,914
SI	0,834	0,900

Seluruh variabel dalam penelitian ini menunjukkan nilai *cronbach's alpha* dan *composite reliability* yang melebihi angka 0,70. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa seluruh variabel dalam dan dianggap dapat diandalkan.

R-Square

Tabel 4.4 R-Square

R-square	R-square adjusted
----------	-------------------

NA	0,557	0,543
----	-------	-------

Dapat disimpulkan bahwa niat adopsi memiliki nilai R-square adjusted sebesar 0,543 termasuk dalam kategori moderat. Hal ini berarti pengaruh *perceived risk, effort expectancy, social influence, performance expectancy* dan *price value* terhadap niat adopsi sebesar 54,3% sedangkan sisanya sebesar 45,7% niat adopsi SPKLU dipengaruhi oleh faktor lain di luar variabel penelitian ini.

Pengujian Hipotesis

Tabel 4.5 Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Original sample	T statistics	P values
PR -> NA	0,148	3,089	0,002
EE -> NA	0,324	7,528	0,000
SI -> NA	0,017	0,434	0,665
PE -> NA	0,325	6,422	0,000
PV -> NA	-0,048	1,072	0,284
FC x PR -> NA	0,026	0,541	0,589
PI x PV -> NA	0,280	6,178	0,000

Perceived risk berpengaruh negatif terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis pertama ditolak karena output pengujian menunjukkan bahwa *perceived risk* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis pertama ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 3,089 dimana nilainya lebih besar dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,002 kurang dari 0,05 akan tetapi arah hipotesis yang diajukan berbeda karena memiliki arah negatif sedangkan penelitian ini menemukan bahwa nilai *original sample* sebesar 0,148 berarti arah dalam hipotesis penelitian ini positif.

Effort expectancy berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis kedua diterima karena output pengujian menunjukkan bahwa *effort expectancy*

berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis kedua ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 7,528 dimana nilainya lebih besar dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,000 kurang dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar 0,324 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini positif.

Social influence berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis ketiga ditolak karena output pengujian menunjukkan bahwa *social influence* tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis ketiga ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 0,434 dimana nilainya lebih kecil dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,665 lebih dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar 0,017 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini positif.

Performance expectancy berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis keempat diterima karena output pengujian menunjukkan bahwa *performance expectancy* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis keempat ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 6,422 dimana nilainya lebih besar dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,000 kurang dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar 0,325 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini positif.

Price value berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis kelima ditolak karena output pengujian menunjukkan bahwa *price value* tidak berpengaruh

positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis kelima ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 1,072 dimana nilainya lebih kecil dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,284 lebih dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar -0,048 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini negatif.

Indikator PV3 memiliki nilai mean paling rendah dibanding indikator lain pada variabel *price value* yang menunjukkan bahwa pengguna belum sepenuhnya merasakan manfaat ekonomis yang berbanding dengan kecepatan pengisian daya di SPKLU. Dengan kata lain, meskipun responden setuju bahwa SPKLU memberikan kemudahan, mereka belum merasa bahwa layanan tersebut cukup cepat untuk dianggap bernilai dari sisi harga yang dibayar. Hal ini menandakan bahwa konsumen masih meragukan efisiensi waktu sebagai bagian dari nilai harga sehingga tidak melihat adanya keuntungan yang signifikan antara biaya pengisian dengan manfaat yang diperoleh. Ketika pengguna merasa harga belum sebanding dengan durasi pengisian atau kualitas pengalaman yang diterima, maka harga tidak menjadi pertimbangan utama dalam keputusan adopsi.

Facilitating condition dapat memoderasi pengaruh perceived risk terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis keenam ditolak karena output pengujian menunjukkan bahwa *facilitating condition* tidak dapat memoderasi pengaruh *perceived risk* terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis keenam ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 0,541 dimana nilainya lebih kecil dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value

sebesar 0,589 lebih dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar 0,026 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini positif.

Policy incentives dapat memoderasi pengaruh price value terhadap niat adopsi SPKLU

Pengujian hipotesis ketujuh diterima karena output pengujian menunjukkan bahwa *policy incentives* dapat memoderasi pengaruh *price value* terhadap niat adopsi SPKLU. Berdasarkan hasil evaluasi pengujian hipotesis ketujuh ditemukan bahwa nilai t-statistik sebesar 6,178 dimana nilainya lebih besar dari pada t-tabel 1,96 dengan nilai p-value sebesar 0,000 kurang dari 0,05 dengan nilai *original sample* sebesar 0,280 sehingga arah hipotesis dalam penelitian ini positif.

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Perceived risk berpengaruh negatif terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis pertama dalam penelitian ini ditolak karena *perceived risk* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. *Perceived risk* merupakan persepsi individu terhadap ketidakpastian dan potensi konsekuensi negatif yang mungkin terjadi saat menggunakan suatu produk maupun layanan (Ananda & Dwi Lestari, 2025).

Hal ini berarti semakin tinggi risiko maka risiko yang disadari justru membuat konsumen lebih berhati-hati dan lebih membutuhkan solusi resmi dari pengisian daya kendaraan listrik yang dimiliki yaitu menggunakan SPKLU. Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang ditulis oleh Pratista (2025) dengan kesimpulan bahwa *perceived risk* berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat beli

mobil listrik.

Effort expectancy berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis kedua dalam penelitian ini diterima karena *effort expectancy* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.

Hal ini berarti semakin tinggi *effort expectancy* maka semakin tinggi juga niat adopsi SPKLU dan berlaku sebaliknya semakin rendah *effort expectancy* maka akan semakin rendah juga niat adopsi SPKLU.

Indikator dengan nilai mean tertinggi menunjukkan bahwa mayoritas responden merasa proses pengisian daya mobil listrik di SPKLU mudah digunakan. Persepsi kemudahan inilah yang membuat faktor *effort expectancy* berpengaruh signifikan terhadap niat adopsi (Haqi & Astuti, 2024). Ketika pengguna merasa bahwa layanan tidak memerlukan usaha yang rumit, tidak membingungkan, dan dapat dioperasikan tanpa keterampilan khusus maka konsumen cenderung memiliki minat yang lebih tinggi untuk mengadopsi penggunaan teknologi.

Kemudahan penggunaan membuat konsumen merasa nyaman dan yakin bahwa mereka dapat mengoperasikan SPKLU secara mandiri tanpa takut terjadi kesalahan atau membutuhkan bantuan teknis. Hal ini mengurangi hambatan psikologis dan mempercepat keputusan adopsi, terutama bagi pengguna baru kendaraan listrik yang mungkin awalnya merasa ragu atau belum terbiasa dengan teknologi pengisian daya.

Hal ini sejalan dengan temuan penelitian Clarissa (2022) yang menarik kesimpulan bahwa *effort expectancy* memiliki pengaruh positif terhadap niat konsumen dalam mengadopsi suatu layanan. Artinya bahwa semakin

pengguna merasa bahwa layanan tersebut mudah digunakan dan tidak membutuhkan upaya yang besar maka semakin tinggi kecenderungan konsumen untuk memanfaatkannya.

Social influence berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis ketiga dalam penelitian ini ditolak karena *social influence* tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Hal ini berarti semakin tinggi atau semakin rendahnya *social influence* tidak akan mempengaruhi niat adopsi SPKLU.

Indikator dengan nilai mean terendah pada SI1 dan SI2 menunjukkan bahwa mayoritas responden cenderung setuju bahwa keluarga, saudara, dan orang-orang di lingkungan konsumen sendiri menjadi penting dalam pengambilan keputusan namun pengaruh sosial tersebut tidak cukup kuat untuk mendorong niat adopsi SPKLU secara signifikan. Hal ini juga menunjukkan bahwa pertimbangan pribadi lebih berpengaruh daripada dibanding dorongan dari orang lain.

Selain itu, teknologi pengisian kendaraan listrik masih tergolong baru dan tidak banyak digunakan secara masif di masyarakat Indonesia.

Walaupun ada orang di sekitar responden yang telah menggunakan SPKLU namun jumlahnya belum cukup besar untuk menciptakan tekanan sosial atau trend yang mempengaruhi secara kuat. Sehingga dalam hal ini pengaruh sosial masih bersifat informatif dan bukan normatif hanya berdampak untuk memberi pengenalan, tetapi tidak mampu memengaruhi keputusan secara langsung (Putri, 2022). Temuan penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang ditulis oleh Jamshidi & Hussin (2016) dengan kesimpulan bahwa pengaruh sosial tidak mempunyai

pengaruh signifikan terhadap niat suatu teknologi.

Performance expectancy berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis keempat dalam penelitian ini diterima karena *performance expectancy* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Hal ini berarti semakin tinggi *performance expectancy* maka semakin tinggi juga niat adopsi SPKLU dan berlaku sebaliknya semakin rendah *performance expectancy* maka akan semakin rendah juga niat adopsi SPKLU. Tingginya nilai mean pada indikator PE1 menunjukkan bahwa sebagian besar responden meyakini bahwa keberadaan SPKLU memberikan manfaat yang nyata, khususnya dari segi kemudahan proses pengisian daya kendaraan listrik. Persepsi manfaat ini merupakan inti dari variabel *performance expectancy* yaitu keyakinan bahwa penggunaan suatu teknologi akan meningkatkan kinerja atau memberikan keuntungan bagi pengguna karena merasa bahwa SPKLU mampu mempermudah proses pengisian daya maka layanan tersebut dianggap memberikan manfaat fungsional yang jelas serta menyediakan fasilitas yang praktis dan efisien dibandingkan alternatif lain. Ketika sebuah layanan mampu memberikan manfaat langsung dan dirasakan secara nyata maka pengguna akan melihatnya sebagai solusi yang efektif dan lebih terdorong untuk mengadopsi layanan (Amaral, 2025).

Hal ini sejalan dengan temuan penelitian terdahulu yang ditulis oleh Clarissa (2022) menunjukkan bahwa *effort expectancy* memiliki pengaruh positif terhadap niat konsumen untuk mengadopsi suatu layanan. Penelitian Hidayatullah et al. (2020) juga

menemukan hal yang sama yakni *effort expectancy* berpengaruh signifikan terhadap niat adopsi menggunakan layanan m-banking di Malang.

Price value berpengaruh positif terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis kelima dalam penelitian ini ditolak karena *price value* tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU. Hal ini berarti semakin tinggi atau semakin rendahnya *price value* tidak akan mempengaruhi niat adopsi SPKLU.

Indikator PV3 memiliki nilai mean paling rendah dibanding indikator lain pada variabel *price value* yang menunjukkan bahwa pengguna belum sepenuhnya merasakan manfaat ekonomis yang berbanding dengan kecepatan pengisian daya di SPKLU. Dengan kata lain, meskipun responden setuju bahwa SPKLU memberikan kemudahan, mereka belum merasa bahwa layanan tersebut cukup cepat untuk dianggap bernilai dari sisi harga yang dibayar.

Hal ini menandakan bahwa konsumen masih meragukan efisiensi waktu sebagai bagian dari nilai harga sehingga tidak melihat adanya keuntungan yang signifikan antara biaya pengisian dengan manfaat yang diperoleh (Adityawan & Reyhan, 2024). Ketika pengguna merasa harga belum sebanding dengan durasi pengisian atau kualitas pengalaman yang diterima maka harga tidak menjadi pertimbangan utama dalam keputusan adopsi. Penelitian Nurul Annisa & Dwi Hanartyo (2025) juga menemukan hal yang sama yakni *price value* tidak berpengaruh signifikan terhadap niat adopsi teknologi.

Facilitating condition dapat memoderasi pengaruh perceived risk terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukan bahwa hipotesis keenam dalam penelitian ini ditolak karena *facilitating condition* tidak dapat memoderasi pengaruh *perceived risk* terhadap niat adopsi SPKLU. Hal ini berarti bahwa ketersediaan fasilitas, infrastruktur, maupun dukungan teknis tidak mampu memperkuat maupun memperlentah pengaruh risiko yang dirasakan (*perceived risk*) terhadap niat seseorang mengadopsi SPKLU. Ketika pengguna telah memiliki kemampuan atau pengetahuan dasar dalam menggunakan SPKLU maka *facilitating condition* tidak lagi berperan signifikan dalam memoderasi pengaruh antara persepsi risiko dan niat adopsi. Risiko yang dirasakan bersifat lebih teknis dan konsekuensial seperti potensi biaya perbaikan, keamanan baterai, atau kerugian finansial sehingga tidak dapat diatasi hanya dengan fasilitas yang tersedia atau pemahaman cara penggunaan.

Hal ini berimplikasi meskipun pengguna merasa didukung oleh fasilitas yang memadai dan memahami cara pengisian maka konsumen tetap mempertimbangkan risiko sebagai faktor utama dalam keputusan adopsi tanpa diperkuat oleh keberadaan fasilitas pendukung (Clarissa, 2022).

Policy incentives dapat memoderasi pengaruh price value terhadap niat adopsi SPKLU

Hasil penelitian ini menunjukan bahwa hipotesis ketujuh dalam penelitian ini diterima karena *policy incentives* dapat memoderasi pengaruh *price value* terhadap niat adopsi SPKLU. Hal ini berarti bahwa kebijakan pemerintah dalam bentuk insentif mampu memperkuat pengaruh *price value* terhadap niat adopsi masyarakat dalam menggunakan SPKLU.

Insentif kebijakan tersebut

berpotensi memperkuat pengaruh *price value* terhadap niat konsumen dalam mengadopsi SPKLU. Hal ini terjadi karena berbagai keringanan seperti pemotongan pajak sehingga membuat konsumen memandang bahwa manfaat ekonomi yang mereka terima jauh lebih tinggi daripada biaya operasional yang harus dikeluarkan. Adapun insentif pemerintah mampu meningkatkan persepsi nilai secara keseluruhan sehingga penggunaan SPKLU dianggap lebih menguntungkan, efisien, dan layak untuk diadopsi dalam mengisi ulang daya kendaraan listrik. Hal ini sejalan dengan temuan penelitian terdahulu yang ditulis oleh penelitian Wang et al. (2023) telah menunjukkan bahwa kebijakan pajak yang bersifat menguntungkan mampu mendorong kenaikan signifikan pada minat konsumen untuk membeli kendaraan listrik.

PENUTUP

Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang mempengaruhi niat adopsi Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) oleh pengguna mobil listrik di indonesia dengan Pendekatan UTAUT 2. Penulis memaparkan kesimpulan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan. Uraian lengkap mengenai kesimpulan dalam penelitian ini disampaikan sebagai berikut:

1. *Perceived risk* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.
2. *Effort expectancy* berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.
3. *Social influence* tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.
4. *Performance expectancy*

- berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.
5. *Price value* tidak berpengaruh positif secara signifikan terhadap niat adopsi SPKLU.
 6. *Facilitating condition* tidak dapat memoderasi pengaruh *perceived risk* terhadap niat adopsi SPKLU.
 7. *Policy incentives* dapat memoderasi pengaruh *price value* terhadap niat adopsi SPKLU.

DAFTAR PUSTAKA

- Adityawan, J., & Reyhan, E. (2024). Konsep Tpb & Price Value Dalam Teknologi Mobile-Ai: Sebuah Studi Literatur Sistematis. *Jurnal Komunikasi, Sosial, Dan Ilmu Politik*, 1(6).
- Ajao, Q., Prio, M. H., & Sadeeq, L. (2025). Analysis of factors influencing electric vehicle adoption in Sub-Saharan Africa using a modified UTAUT framework. *Discover Electronics*, 2(1). <https://doi.org/10.1007/s44291-025-00043-4>
- Amaral. (2025). Pengaruh Performance Expectancy, Effort Expectancy, Social Influence dan Trust Terhadap Niat Berkelanjutan Menggunakan FDAS pada Masa Pandemi Covid-19. *Sebatik*, 25(2).
- Amirtha, R., Sivakumar, V. J., & Hwang, Y. (2021). Influence of perceived risk dimensions on e-shopping behavioural intention among women—a family life cycle stage perspective. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, 16(3), 320–355. <https://doi.org/10.3390/jtaer16030022>
- Ananda, S., & Dwi Lestari, U. (2025). Pengaruh Perceived Risk, Perceived Usefulness, Perceived Ease Of Use, And Social Influence Terhadap Intention To Use E-Wallet. *Jurnal Cendekia Ilmiah*, 5(1).
- Asmita, A., & Hamid, R. S. (2022). Peran Effort Expectancy Facilitating Conditions Price Value dalam Menentukan Behavioural Intentions Pada Nasabah Pengguna Mobile Banking. *Owner*, 7(1), 322–332. <https://doi.org/10.33395/owner.v7i1.1263>
- Audyna, A. P., Sholikah, R. W., Ginardi, R. V., & Hernandez, R. M. (2024). Aspect-Based Sentiment Analysis on Social Media X for Electric Vehicles (EV) in Indonesia Using IndoBERT and Machine Learning. *2024 9th International Conference on Informatics and Computing, ICIC 2024*. <https://doi.org/10.1109/ICIC64337.2024.10956679>
- Bayumi, F. (2023). Sebagai Variabel Mediasi (Studi Pada Pengguna Aplikasi Bank Jambi Mobile). *Jurnal Manajemen Terapan Dan Keuangan (Mankeu)*, 12(01).
- Bhayu Pratama, N., & Pribadi, U. (2021). Pengaruh Fasilitas, Transparansi, Partisipasi Dan Sumber Daya Manusia Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Simmade (Sim Masuk Desa) Di Kabupaten Bantul. *Jurnal Pemerintahan Dan Kebijakan (JPK)*, 2(3), 136–154. <https://doi.org/10.18196/jpk.v2i3.12667>
- Butarbutar, N., Lie, D., Bagenda, C., Hendrayani, E., & Sudirman, A. (2022). Analysis of the Effect of Performance Expectancy, Effort Expectancy, and Lifestyle Compatibility on Behavioral

- Intention QRIS in Indonesia. International Journal of Scientific Research and Management, 10(11), 4203–4211.
<https://doi.org/10.18535/ijsrn/v10i11.em07>
- Chen, P., Selamat, M. H., & Lee, S. N. (2025). The Impact of Policy Incentives on the Purchase of Electric Vehicles by Consumers in China's First-Tier Cities: Moderate-Mediate Analysis. Sustainability (Switzerland), 17(12).
<https://doi.org/10.3390/su17125319>
- Clarissa. (2022). Effort Expectancy, Facilitating Condition, Dan Trust Untuk Memprediksi Behavior Intention Penggunaan E-Wallet. Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan, 6(6).
- Desvira, N. S., & Aransyah, M. F. (2023). Analysis of Factors Influencing Interest and Behavior in Using ShopeePay Features Using the Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT2) Model. Jurnal Sisfokom (Sistem Informasi Dan Komputer), 12(2), 178–191.
<https://doi.org/10.32736/sisfoko.m.v12i2.1594>
- Falisa, C., & Tricahyono, D. (2025). Factors Influencing Consumers' Purchase Intantion To Use Battery Electric Cars In Indonesia. International Journal of Science.
<http://ijstm.inarah.co.id>
- Ghozali, & Latan. (2015). Partial Least Squares: Konsep, Teknik dan Aplikasi Menggunakan Program SmartPLS 3.0. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gibreel. (2025). Adopsi Informasi Pada Kegunaan Informasi, Kualitas Argumen, dan Kredibilitas Sumber Terhadap Perilaku Pembelian Konsumen Aplikasi Online Travel Wisata Danau Toba. YUME: Journal of Management, 5(5).
- Ginting, T. W., & Sinaga, J. N. (2025). A Comparative Analysis of UTAUT and UTAUT 2 in M-Commerce and M-Banking. INTENSIF: Jurnal Ilmiah Penelitian Dan Penerapan Teknologi Sistem Informasi, 9(2), 284–302.
<https://doi.org/10.29407/intensif.v9i2.24179>
- Hair. (2019). When to Use and How to Report the Results of PLS-SEM. European Business Review, 31.
- Handopo, & Princes. (2024). Driving Toward Sustainable Mobility: Exploring Factors Influencing Electric Vehicle Adoption Intentions in Indonesia. Journal of System and Management Sciences.
<https://doi.org/10.33168/jsms.2024.1111>
- Haqi, M. F., & Astuti, B. (2024). Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Behavioural Intention to Use E-Wallet Bagi Generasi Z Indonesia. Jurnal Informatika Ekonomi Bisnis, 118–132.
<https://doi.org/10.37034/infeb.v6i1.805>
- Hidayatullah, S., Tomo Ardianto, Y., Octvie, A., Rachmawati, I. K., & Alvianna, S. (2020). Performance Expectancy, Effort Expectancy, Social Influence on Behavioral To Use Through Behavioral Intention in Using Mobile Banking in Malang. Graduate School on Sustainability.

- Jamshidi, D., & Hussin, N. (2016). Forecasting Patronage Factors of Islamic Credit Card as a New E-Commerce Banking Service. *Journal of Islamic Marketing*, 7(4), 378–404. www.bankbsi.co.id
- Joa, C. Y., & Magsamen-Conrad, K. (2022). Social influence and UTAUT in predicting digital immigrants' technology use. *Behaviour and Information Technology*, 41(8), 1620–1638. <https://doi.org/10.1080/0144929X.2021.1892192>
- Li, W., Long, R., Chen, H., Yang, T., Geng, J., & Yang, M. (2018). Effects of personal carbon trading on the decision to adopt battery electric vehicles: Analysis based on a choice experiment in Jiangsu, China. *Applied Energy*, 209, 478–488. <https://doi.org/10.1016/j.apenerg.2017.10.119>
- Limanan. (2022). Pengaruh Habit Dan Price Value Terhadap Behavioral Intention Penggunaan Dompet Digital. *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan*, 6(6).
- Mediyanti Pramana, A., & Suryani, E. (2024). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Adopsi Digital Banking Di Indonesia Menggunakan Model UTAUT2. *Idealis: Indonesia Journal Information System*, 7(1).
- Mitchell, V. (2019). Consumer perceived risk: conceptualisations and models. In *European Journal of Marketing* (Vol. 33, Issues 1–2, pp. 163–195). Emerald Group Holdings Ltd. <https://doi.org/10.1108/03090569910249229>
- Nurul Annisa, S., & Dwi Hanartyo, E. (2025). Preferensi Konsumen Terhadap Penggunaan Mobil Listrik Teori Technology Acceptance Model dan Theory of Planned Behavior. *MES Management Journal*, 4, 841–864.
- Odelia, O., & Ruslim, T. S. (2023). The Impact of Performance Expectancy, Effort Expectancy, Habit, and Price Value on The Behavioral Intention of Tokopedia Users in Jakarta. *International Journal of Application on Economics and Business*, 1(1), 436–444. <https://doi.org/10.24912/ijaeb.v1i1.436-444>
- Owusu Kwateng, K., Osei Atiemo, K. A., & Appiah, C. (2019). Acceptance and use of mobile banking: an application of UTAUT2. *Journal of Enterprise Information Management*, 32(1), 118–151. <https://doi.org/10.1108/JEIM-03-2018-0055>
- Permatasari, D. N., & Muthohar, M. (2023). The Effect of Perceived Risk on Consumer's Online Purchase Intention at Zalora for Muslim Clothing Product. *Asian Journal of Economics, Business and Accounting*, 23(19), 117–133. <https://doi.org/10.9734/ajeba/2023/v23i191077>
- Phuthong, T., Borisuth, T., Yang, Z., & Jarumaneeroj, P. (2024). Identifying factors influencing electric vehicle adoption in an emerging market: The case of Thailand. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 27. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101229>
- Pratista. (2025). Pengaruh Performance, Green Perceived Value, dan

- Perceived Risk Terhadap Minat Beli Mobil Listrik pada Pemilik Mobil Konvensional. HEMAT: Journal of Humanities Education Management Accounting and Transportation, 1.
- Putri, H. A. (2022). Pengaruh Faktor Budaya, Faktor Sosial, Faktor Pribadi Dan Faktor Psikologis Terhadap Keputusan Pembelian. Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen, 11(4).
- Saputra, M. C., & Andajani, E. (2023). Analysis of Factors Influencing Intention to Adopt Battery Electric Vehicle in Indonesia. ADI Journal on Recent Innovation (AJRI), 5(2), 100–109.
<https://doi.org/10.34306/ajri.v5i2.993>
- Sugiharto. (2021). Application Of Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology (Utaut) Model To The Intention To Using Mobile Banking. Accounting Research Journal of Sutaatmadja (ACCRUALS), 5.
- Sugiyono. (2020). Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D (Cetakan Keenam). Alfabeta.
- Suryafma, Y., Haryadi, A. D., & Afni, Z. (2023). Penerapan Innovation Diffusion Theory terhadap Niat Mengadopsi Fintech Peer to Peer Lending. Bisnis Dan Ekonomi Indonesia, 2(1), 1–12.
<https://akuntansi.pnp.ac.id/jabei>
- Venkatesh, V., Walton, S. M., Thong, J. Y. L., & Xu, X. (2012). Consumer Acceptance And Use Of Information Technology: Extending The Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology. In Mis Quarterly (Vol. 36, Issue 1).
<http://ssrn.com/abstract=200238>
- 8
- Vidal-Silva, C., Sánchez-Ortiz, A., Serrano-Malebrán, J., Arriagada, V., Flores, M., Godoy, M., & Vargas, C. (2024). Social influence, performance expectancy, and price value as determinants of telemedicine services acceptance in Chile. *Heliyon*, 10(5). <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e27067>
- Wang, D., Ozden, M., & Tsang, Y. P. (2023). The Impact of Facilitating Conditions on Electric Vehicle Adoption Intention in China: An Integrated Unified Theory of Acceptance and Use of Technology Model. *International Journal of Engineering Business Management*, 15. <https://doi.org/10.1177/18479790231224715>
- Wu, J., & Yu, Z. (2025). Research on Adoption Intention Toward Intelligent Messaging Service: From Self-Determination Theory Perspective. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, 20(2). <https://doi.org/10.3390/jtaer20020083>
- Zhang, J., Xu, S., He, Z., Li, C., & Meng, X. (2022). Factors Influencing Adoption Intention for Electric Vehicles under a Subsidy Deduction: From Different City-Level Perspectives. *Sustainability* (Switzerland), 14(10). <https://doi.org/10.3390/su14105777>.