



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI
WAWAN SUNARJO, M.Sc.**

**(RANCANGAN UNDANG-UNDANG
TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN)**

- Tahun Sidang : 2021-2022
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDP
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 15 Juni 2022
Waktu : Pukul 10.00 s.d. 11.00 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Ir. Ridwan Bae (F-P. GOLKAR) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : Masukan *stakeholder* terhadap Potensi Penerimaan Negara Bidang Transportasi dalam Penyusunan RUU tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
37 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
9 dari 11 orang Anggota
 1. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
 2. Mochamad Herviano
 3. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
 4. Sukur H. Nababan, S.T.
 5. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
 6. Sri Rahayu
 7. H. Irmadi Lubis
 8. Ir. Effendi Sianipar
 9. Harvey B. Malaihollo
 2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
7 dari 8 orang Anggota
 1. Ir. Ridwan Bae
 2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
 3. Cen Sui Lan

4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
6. Ilham Pangestu
7. Muhammad Fauzi, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)

3 dari 7 orang Anggota

1. Sudewo, S.T., M.T.
2. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.
3. Ir. Sumail Abdullah

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
1 dari 6 orang Anggota

1. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)

5 dari 6 orang Anggota

1. H. Ruslan M. Daud
2. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
3. Sofyan Ali, S.H.
4. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
5. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
5 dari 5 orang Anggota

1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
2. Willem Wandik, S.Sos.
3. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
4. Lasmi Indaryani, S.E.
5. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)

2 dari 5 orang Anggota

1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
2. KH. Toriq Hidayat, Lc.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)

4 dari 5 orang Anggota

1. H.A. Bakri H. M., S.E.
2. Athari Ghauthi Ardi
3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
4. H. Boyman Harun, S.H.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)

1 dari 2 orang Anggota

1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Direktur Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Kementerian Keuangan RI (Wawan Sunarjo, M.Sc.) beserta jajaran.

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT/ F- P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Dirjen Anggaran Kementerian Keuangan diwakili oleh
Direktur PNB, Saudara Wawan Sunarjo, M.Sc.,
Serta hadirin yang kami, yang berbahagia,**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas dan tanggungjawab kita dalam keadaan sehat walafiat.

Berdasarkan informasi dari Sekretariat, rapat hari ini telah diikuti oleh Anggota yang hadir 20 orang, fisik 5 orang, virtual 15 orang, dan 5 fraksi sehingga telah memenuhi kuorum.

Oleh karena itu, sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib izinkanlah kami membuka rapat dengar pendapat umum pada hari ini dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1), rapat pada hari ini kami buka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.00 WIB)

Kami ucapkan selamat datang kepada Saudara Direktur yang telah hadir untuk memenuhi undangan pada hari ini untuk memberikan masukan tentang potensi penerimaan negara bidang transportasi dalam rangka penyusunan naskah akademik dan draf Rancangan Undang-Undang perubahan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Sebelum kita mulai rangkaian acara RDP ini, perlu kiranya kami informasikan bahwa Komisi V DPR RI telah mengusulkan perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dalam program legislasi nasional Tahun 2022. Dalam rangka penyusunan naskah akademik dan draf perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Komisi V DPR RI telah dan akan melakukan serangkaian proses RDPU dengan para pakar, akademisi di bidang transportasi dan para *stakeholder* pemangku kepentingan untuk

memperoleh saran dan masukan terkait materi pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Ada beberapa isu pokok yang perlu mendapat perhatian dalam perubahan Undang-Undang LLAJ ini, antara lain:

1. Pengaturan mengenai keberadaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan aplikasi berbasis teknologi informasi atau taksi daring di mana terdapat beberapa hal yang perlu diatur antara lain mengenai pola kemitraan, ketenagakerjaan, status angkutan umum, pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah dan bentuk perusahaan aplikasi berupa perusahaan angkutan umum.
2. Pengaturan mengenai pengenaan pajak bagi pengguna, mitra pengemudi dan perusahaan yang kegiatannya bergerak pada transportasi daring yang berpotensi memberi pendapatan negara dari bidang transportasi untuk membangun dan memperbaiki sarana prasarana jalan di Indonesia.
3. Bagaimana sebaiknya strategi dan skema fiskal dukungan Pemerintah terhadap pengembangan teknologi jasa transportasi ini agar pada waktu penetapan pajaknya tidak memberatkan masyarakat dan tidak membuat jasa maupun investasi di bidang ini menjadi kurang diminati nantinya.

Oleh karena itu, dalam kesempatan RDP kali ini Komisi V DPR RI ingin memperoleh saran dan masukan dari Dirjen Anggaran Kementerian Keuangan terutama yang terkait masukan potensi penerimaan negara di bidang transportasi yang diharapkan dapat mengakomodir perkembangan, persoalan, dan kebutuhan hukum yang ada di masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan pada saat sekarang dan di masa yang akan datang.

Demikianlah pengantar dari kami, selanjutnya kami beri kesempatan kepada Saudara Direktur untuk memberikan saran dan masukan. Tapi sebelum kami sampaikan, kami informasikan dulu kepada Anggota yang terhormat bahwa sedianya yang kita undang itu adalah Dirjen. Tapi karena Dirjen secara kebetulan juga ada acara penting di Banggar, kebetulan Pak Hamka dari Banggar ini, ya.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS.):

Komisi XI.

KETUA RAPAT:

Di Komisi XI ya? Di Komisi XI, maka yang diutus adalah Direktur PNBPN. *Nah*, sebelum kita persilakan kepada beliau, apakah kita setuju ini, Pak? Setuju karena korelasinya kan masih ada, Pak, ya. Baik kami persilakan, Pak, silakan Pak.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Terima kasih, Pimpinan,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam,

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

**Selamat pagi salam sejahtera untuk kita semua,
Bapak Ibu Pimpinan Anggota Komisi V,**

Izin, Pak, kembali lagi kami menyampaikan salam Pak Dirjen untuk Bapak Ibu sekalian karena dalam saat yang bersamaan menghadiri rapat kerja untuk RKA K/L di Komisi XI. Pada kesempatan ini kami akan memaparkan konsep-konsep pengelolaan PNBPN, Pak, terlebih dahulu. Sehingga kemudian kita bisa melihat apakah memang akan ada potensi di dalam pengelolaan lalu lintas ini terhadap penerimaan negara bukan pajak. Izin, Bapak kami mulai.

Bapak Ibu sekalian, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang PNBPN maka salah satu turunannya adalah PP 58 yaitu PP Pengelolaan PNBPN. Di mana sekarang diatur ada yang subyek pengelolaan PNBPN.

Subyek ini, Pak, ada tiga sebetulnya:

1. Kementerian/Lembaga sebagai pengelola PNBPN, kalau di bidang anggaran menjadi penguasa anggaran maka kalau PNBPN menjadi pengelola PNBPN, instansi pengelola PNBPN.
2. Kemudian ada Kementerian Keuangan di sisi lain tentunya sebagai penguasa fiskal maupun sebagai BUN
3. Aparat pengawasan intern Pemerintah.

Tentunya, ini untuk instansi pengelolaan PNBPN termasuk juga Kementerian Keuangan harus melakukan langkah-langkah mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pertanggungjawaban, dan untuk APIP dan kami di Kementerian Keuangan akan melakukan pengawasan. Di sinilah, Pak, tahap-tahap untuk pengelolaan PNBPN mulai dari perencanaan sampai dengan pengawasan, lanjut.

Sesuai, Undang-Undang PNBPN saat ini ada enam objek PNBPN, yang pertama adalah pemanfaatan sumber daya alam, yang tentunya ini nanti tarifnya bisa diatur di Undang-Undang, PP atau Kontrak. Pemanfaatan sumber daya alam ini lebih banyak kita mengatur tarifnya berdasarkan nilai manfaat, kadar, atau kualitas sumber daya alam misalkan batubara, dan lain

sebagainnya. Kemudian juga pengenaan tarifnya kita akan melihat dampak terhadap dunia usaha, masyarakat, bagaimana kita melestarikan lingkungan dan lain sebagainya.

Objek kedua adalah pelayanan, *nah*, ini yang banyak ada di Kementerian/Lembaga. Untuk objek pelayanan ini nanti tarif bisa diatur dalam Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri Keuangan. Tata cara kami untuk menghitung tarifnya adalah bagaimana dampak tarif terhadap dunia usaha, masyarakat, maupun untuk sosial budaya, serta mempertimbangkan penyelenggaraan layanan, juga ada aspek keadilan kebijakan Pemerintah. Di aspek keadilan kebijakan Pemerintah ini biasanya kami melakukan pentarifan sampai dengan 0 untuk masyarakat miskin dan lain sebagainya.

Kemudian untuk objek ketiga adalah pengelolaan barang milik negara. Ini tentunya sejalan dengan kebijakan untuk optimalisasi BMN yang tarifnya diatur dalam PP maupun PMK dengan memperlihatkan atau mempertimbangkan nilai guna aset tertinggi dan terbaik.

Untuk objek keempat adalah pengolahan dana, ini diatur hanya di PMK karena rata-rata hanya ada di Kementerian Keuangan, Pak, untuk pengolahan dana. Ini kita atur untuk berbagai pengolahan dana yang ada di rekening-rekening Pemerintah. Tarifnya dipertimbangkan melalui hasil dan mafaat terbaik.

Objek kelima adalah pengolahan kekayaan negara dipisahkan, *nah*, sesuai dengan Undang-Undang PNBPN tarifnya diatur sesuai undang-undang Pak, maupun RUPS. Karena memang ada beberapa badan di luar kekayaan negara dipisahkan ini yang tidak melalui RUPS. Tarifnya diperhitungkan menurut kebutuhan investasi badan, kondisi keuangan badan, maupun operasional badan.

Dan, objek yang terakhir, yaitu *point* keenam adalah hak negara lainnya. Untuk hak negara lainnya ini Bapak Ibu sekalian, ini adalah satu objek yang mencakup seluruh tarif atau seluruh jenis PNBPN yang tidak dapat kita kategorikan di objek 1 sampai dengan 5. Ini tentunya akan memperlihatkan bahwa tidak ada celah bagi suatu pungutan yang dipungut oleh negara itu bukan suatu objek pungutan negara. Artinya, kalau dulu mungkin ada semacam pungutan ini bukan PNBPN, karena bukan layanan, sekarang ada objek keenam yaitu hak negara lainnya.

Tarif nanti bisa dihitung atau diatur dalam undang-undang, peraturan pemerintah maupun PMK. Kemudian, tarif dihitung berdasarkan pengenaan tarif terhadap masyarakat, dunia usaha, dan sosial budaya, ada juga aspek keadilan dan kebijakan Pemerintah. Salah satu contoh di hak negara lainnya, Pak, barangkali bisa kami sampaikan adalah misalkan denda tilang dan lain sebagainya, ini lebih ke arah hak negara. Untuk pelayanan misalkan paspor, SIM dan lain sebagainya, perizinan juga kami golongan lebih ke hak negara lainnya.

Lanjut. Untuk tahap perencanaan Bapak Ibu sekalian, sesuai dengan undang-undang mengikuti alur di dalam perancangan APBN mulai dari penyusunan rencana PNBPN sampai dengan penyampaian rencana PNBPN kepada Kementerian Keuangan untuk dimasukkan dalam rancangan RUU APBN dan nota keuangan dan ada juga untuk penilaian sampai dengan penetapan rencana PNBPN, lanjut.

Di tahap pelaksanaan Bapak Ibu sekalian, ini lebih banyak terkait dengan tugas dari Kementerian/Lembaga sebagai instansi pengelola PNBPN. Yang pertama adalah untuk penentuan PNBPN terhutang, apabila sudah terdapat peraturan mengenai jenis dan tarif PNBPN dalam Kementerian/Lembaga tertentu maka Kementerian/Lembaga berkewajiban untuk melakukan penagihan atau penentuan PNBPN terhutang. Dihitung apakah nanti tarifnya itu dikalikan volume dan lain sebagainya. Setelah ditentukan maka ada pemungutan dan akan dilanjutkan dengan pembayaran dan penyetoran PNBPN.

Kemudian, ada pengolahan piutang Bapak Ibu sekalian, ya ini tentunya merupakan salah satu fokus kami juga saat ini. Dan, ada penetapan dan penagihan PNBPN terhutang apabila di dalam pemungutan masih ada pihak-pihak wajib bayar yang belum memenuhi kewajibannya.

Dan, terakhir adalah penggunaan PNBPN, di sini melalui izin penggunaan yang diterbitkan oleh Menteri Keuangan. Dalam hal ini, di penggunaan, Pak, tentunya tetap merujuk pada unit atau Kementerian/Lembaga tertentu. Misalkan untuk PNBPN dari fungsi lintas itu juga hanya dipergunakan oleh Kepolisian. PNBPN dari paspor, visa di Kementerian Kumham juga dipergunakan hanya untuk Kumham dan lain sebagainya. Sehingga, saat ini kalau ada isu misalkan Bapak Ibu sekalian, ini tilang *kok* tidak dipergunakan, karena memang secara prinsip kami tidak bisa memberikan izin, Menteri Keuangan tidak bisa memberikan izin untuk penggunaan di Kepolisian terhadap denda tilang yang tercatat sebagai PNBPN-nya Kejaksaan, hal ini sesuai dengan Undang-Undang PNBPN, lanjut.

Untuk tahap pertanggungjawaban PNBPN, kita mulai dengan penatausahaan dan pelaporan, Bapak Ibu sekalian, yang ini tentunya mengikuti siklus pertanggungjawaban yang ada di dalam SAKTI, belanja, dan lain sebagainya. Kami sudah berusaha untuk melakukan simplifikasi, Pak, dengan tidak menambah banyak aplikasi, tetapi melekat kepada aplikasi yang ada di sisi belanja. Secara periodik ini disampaikan kepada kami dan kami berupaya untuk secara *online*, *paperless*, Pak, karena kami ingin mempermudah untuk melakukan evaluasi apabila pelaporan ini dengan sistem aplikasi.

Pengawasan PNBPN, Bapak Ibu sekalian, pengawasan ini dilakukan oleh kami di Kementerian Keuangan dan APIP. Dan, hasil pengawasan ini bisa menjadi dasar tindak lanjut pemeriksaan yang akan dimintakan kepada BPKP. Di APIP, tentunya akan melakukan pengawasan sejalan dengan pengawasan belanja dan lain sebagainya sesuai dengan PP 60. Kami juga terus melakukan Bimtek bersama APIP, Pak, untuk lebih menguatkan APIP terhadap pengawasan PNBPN.

Pengaturan lain, Bapak Ibu sekalian, dalam PP 58, pertama adalah pengolahan PNBPN oleh BUN, pengolahan PNBPN oleh BUN ini, tentunya kita melihat untuk Sumber Daya Alam, KND, dan panas bumi meskipun secara prinsip secara teknis ada di ESDM tetapi ditetapkan sebagai PNBPN BUN. Dan, ini tentunya dengan mempertimbangkan bahwa prosesnya membutuhkan *earning process* dan lain sebagainya.

Kemudian, dikenalkan juga di dalam undang-undang dan PP Pengolahan ini adalah mitra instansi pengelola PNBPN. Mitra ini akan melakukan berbagai pekerjaan Kementerian/Lembaga di bidang PNBPN. Dasar penunjukan untuk mitra ini bisa berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan atau penugasan dari instansi pengelola PNBPN. Kemudian, penugasan bisa dalam bentuk kontrak atau perjanjian, paling tidak MIP ini, membantu Kementerian/Lembaga dalam melakukan pemungutan, penyetoran, dan penagihan. Dan, kemudian MIP juga wajib menatausahakan serta bertanggungjawab terhadap pelaporannya.

Bapak-Ibu sekalian,

Untuk tugas dan kewenangan, lanjut. Kami melihat bahwa di dalam Undang-Undang LLAJ kami melihat ada beberapa urusan yang nanti akan menjadi tugas kewenangan beberapa Kementerian/Lembaga. Misalkan, di urusan pemerintahan di bidang jalan ini akan menjadi tugas Kementerian PUPR. Kemudian juga untuk pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan di Kementerian Perhubungan. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan ada di Kementerian Perindustrian. Kemudian, urusan untuk pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan di Kemenristek. Urusan Pemerintah di bidang registrasi, identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi ada penegakan hukum, operasional, manajemen, dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan lalu lintas ada di Polri.

Apabila terdapat kewenangan di sini yang nanti akan diikuti dengan pengelolaan jenis maupun tarif PNBPN, Pak, maka ini akan menjadi dan tercatat sebagai PNBPN masing-masing Kementerian/Lembaga. Jadi nanti perlu kami lihat apakah nanti memang ada amanah-amanah yang akan memberikan potensi PNBPN di masing-masing Kementerian/Lembaga ini.

Lanjut, untuk pengaturan eksisting, kami melihat bahwa terutama Pasal 179 ayat (1). Izin pengendalian angkutan orang tidak dapat tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf B diberikan oleh:

- A. Menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk angkutan orang yang melayani:
 1. Angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui satu daerah provinsi.
 2. Angkutan dengan tujuan tertentu.
 3. Angkutan pariwisata, merupakan kewenangan pusat.

Sehingga, Bapak kalau ada izin dan lain sebagainya, maka pungutan atas penerbitan izin ini merupakan penerimaan pusat atau PNBPN yang tentunya menjadi tercatat sebagai pungutan Kementerian Perhubungan.

Sedangkan, untuk poin B, C, dan D karena ini ada di dalam wilayah daerah baik Gubernur maupun Bupati, Walikota. Tentunya ini akan menjadi BDRD, menjadi retribusi untuk masing-masing daerah.

Izin, lanjut untuk potensi Bapak Ibu sekalian, kami menilai saat ini pertama ada penambahan potensi berupa tarif PNBPN yang mengakomodir berkembangnya teknologi di bidang transportasi terutama transportasi umum berbasis teknologi informasi dan komunikasi. Di antaranya Pak memang izin perizinan angkutan orang dalam pengawasan angkutan umum *online* berbasis aplikasi. Artinya, kalau ada perusahaan-perusahaan atau *startup* yang bergerak di bidang angkutan umum berbasis teknologi informasi komunikasi ini, maka perizinannya akan menjadi potensi PNBPN bagi Kementerian Perhubungan.

Kemudian, tentunya juga ada penggalian sumber pendanaan dari preservasi jalan yang mencerminkan *user fee principal*. Kami lihat, Pak, memang di dalam komponen pajak kendaraan bermotor, saat ini kami hanya melihat hanya ada pajak untuk daerah, Pak, PKB itu hanya untuk daerah. Sehingga kalau nanti misalkan, Pak, ada semacam *road tax* yang bisa dibagi bersama, tentunya ini bisa dipergunakan untuk salah satu sumber untuk dana preservasi jalan.

Ketiga, ada perubahan sanksi pidana atas pelanggaran ODOL, *nah*, ini Bapak Ibu sekalian memang saat ini apabila ada pelanggaran ODOL, *Over Dimension Over Load* ini lebih banyak ke pelanggaran lalu lintas yang melalui pengadilan. Di mana kalau melalui pengadilan akan merupakan pendapatan dari, atau tercatat sebagai pendapatan PNBPN Kejaksaan. Yang ini tentunya pada sampai dengan saat ini, kebijakan untuk pendapatan tilang belum dipergunakan sama sekali. Ini memang supaya tidak menjadikan denda tilang ini, Pak, sebagai target.

Mohon izin Bapak Pimpinan, dan Bapak sekalian.

Memang kami tidak pernah menargetkan pendapatan dari tilang, karena prinsipnya kami juga tidak mengharapkan banyak pelanggaran. Tetapi, tentunya dengan pengawasan Kepolisian di jalan, ternyata banyak pelanggaran yang akhirnya berujung di peradilan pelanggaran lalu lintas dan ada dendanya.

Bapak-Ibu sekalian,

Sekedar informasi juga kami sampaikan mengenai bagaimana perkembangan dana preservasi terkait dengan KPBUAP yang selama ini ada di PUPR. Dananya, Pak, izin ini dalam miliar rupiah, Pak, sehingga jumlahnya ini secara total mulai yang disediakan untuk KPBUAP mulai 2023 sampai 2029 adalah 18 Triliun, 18,8 Triliun. Persebarannya, Pak, ini ada di lintas timur

Sumatera, kemudian juga lintas timur Sumatera Provinsi Riau yang di atas Sumatera Selatan, ada juga pembangunan Jembatan Callender Hamilton, dan juga ada untuk Trans Papua terutama ruas Jayapura-Wamena untuk segmen Mamberamo dan Elelim.

Bapak-Ibu sekalian,

Itu yang dapat kami sampaikan mengenai pengelolaan PNBP yang tentunya untuk pendalaman kami siap berdiskusi.

Terima kasih, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Direktur. Sekarang, tadi itulah kira-kira penjelasan, saran dan masukan dari narasumber. Sekarang kita minta saran dan masukan dari Anggota Komisi V yang terhormat. Mungkin, Pak, siapa dulu? Pak Dewo dulu? *nah* ini, Pak Dewo barangkali. Silakan, Pak Dewo, saya tidak urut lagi di sini ini karena, silakan, Pak Dewo.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Pak Dirjen atau yang mewakili dari Kementerian Keuangan yang saya hormati dengan seluruh jajarannya,

Sungguh kesempatan yang baik bagi kami bisa bertemu, ya, rapat dengan Kementerian Keuangan, Direktorat Jenderal Anggaran. Karena sesungguhnya banyak hal yang harus kami bicarakan dengan Direktorat Jenderal Anggaran, tidak hanya dalam konteks mengenai revisi Undang-Undang Lalu Lintas. Kesempatan lain kalau Pimpinan berkenan, bisa mengundang Dirjen Anggaran, ya, bila mendapatkan persetujuan dari Pimpinan DPR RI, sebelum Kementerian Keuangan mengalokasikan Pagu Indikatifnya kepada kementerian, mitra kerja kami.

Pimpinan, Direktur, apa yang disampaikan dalam pemaparan ini tadi memberikan satu gambaran bahwa sesungguhnya PNBP di Kementerian Perhubungan itu, utamanya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat itu masih punya potensi untuk dikembangkan. Ada satu rekayasa-rekayasa tertentu yang tidak menabrak peraturan perundang-undangan untuk mengoptimalkan PNBP *gituloh*. Hanya bagaimana cara, bagaimana cara supaya PNBP itu bisa meningkat, apa saja yang harus dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, yang kami butuhkan adalah rekomendasi, saran-saran dari Kementerian Keuangan untuk dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan.

Jadi tidak hanya neraca, tidak hanya menghitung, tidak hanya menerima secara matang hasil kerja dari, dari Kementerian Perhubungan. Tapi,

Kementerian Keuangan saya harap punya kreativitas, punya inovasi untuk mengkaji, menganalisa PNBPN. Ya, tidak hanya PNBPN yang di Kementerian Perhubungan di Direktorat Perhubungan Darat, tetapi PNBPN terhadap semua kementerian dan lembaga. Hanya kali ini yang kami tekankan adalah untuk Kementerian Perhubungan. Jadi, pentingnya analisa dan kajian dari Kementerian Keuangan itu, itu yang bisa digunakan untuk meningkatkan kerja dan kinerja dalam rangka meningkatkan PNBPN, itu yang pertama.

Yang kedua melakukan suatu audit, betul atau tidak, bahwa semua yang terjadi di lapangan itu sesuai standar, sesuai peraturan perundang-undangan ataukah masih banyak lubang-lubang, masih banyak celah-celah yang mestinya harus diperbaiki atau disempurnakan.

Kalau dari kami, ini, kami dari Fraksi Partai Gerindra ya ini kami tegaskan Pimpinan dan kepada semua kawan-kawan Anggota Komisi V juga terhadap kepada Pemerintah, bahwa dalam konteks revisi Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, kami dari awal tidak setuju, kami dari awal menolak, dari awal bukan hanya pada saat sekarang ini saja bertemu dengan Kementerian Keuangan, dari awal saya sampaikan.

Namun demikian, kami juga berharap PNBPN ini meningkat, PNBPN meningkat tidak harus melalui revisi Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bisa dilakukan dengan menerbitkan peraturan-peraturan di bawahnya. Apakah itu Peraturan Menteri, apakah itu Surat Keputusan Menteri, ataukah Surat Edaran, apakah surat dari Dirjen, bagaimana caranya supaya PNBPN ini naik. Penekanannya adalah PNBPN naik, yang kami tekankan itu bukan masalah revisi Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Kalau revisi Lalu Lintas Angkutan Jalan, kami *clear* tidak setuju, kami *clear* menolak *gitu* ya. Tapi kalau untuk peningkatan PNBPN, baik itu menyempurnakan atau menutup celah-celah. Yang kedua kreativitas dan inovasi, cara, ya, tektaktik, dan kebijakan dan strategi kami berikan keleluasaan kepada Pemerintah dalam rangka peningkatan hasil PNBPN.

Saya kira itu, Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Makasih Pak.

Pak Direktur di sini tuh ada 9 fraksi, jadi, kalau ada 1 fraksi menolak, berarti masih ada 8 yang berkeinginan. Jadi, Bapak jangan ragu-ragu untuk menyampaikan apa namanya, analisisnya, kemudian pendapatnya, sarannya. Karena PNBPN ini juga tidak bisa kita pungut kalau tidak diatur dengan undang-undang, *nah* sebab pungutan itu harus diatur undang-undang. Oleh karena itu, kami persilakan kepada Pak Hamka, *nah*, ini kebetulan mereka berdampingan ini Pak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, M.S.):

Bismillahirrahmanirrahim,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,
Pak Direktur yang mewakili Dirjen dan seluruh jajaran yang hadir pada
pagi menjelang siang hari ini.**

Saya pertama tentu saya mengapresiasi, ya, kepada Kementerian Perhubungan, melalui ini saya sampaikan karena pembahasan dalam badan anggaran kemarin dan juga saya sebagai Anggota Badan Anggaran. PNBP dari Kementerian Perhubungan dan seterusnya di bawah koordinasi Komisi V itu berada pada posisi ketiga terbesar dalam pemungutan PNBP. *Nah*, kami juga mencoba, kalau kawan saya tadi tidak setuju revisi itu hak mereka, tapi kami berkeyakinan dan sependapat dengan Pimpinan. Apapun itu yang kita pikirkan sekarang ini adalah bagaimana meningkatkan PNBP itu. Tantangannya buat Komisi V, khususnya di Kementerian Perhubungan dan Kementerian PUPR ada satu pasal, Pak, di dalam Undang-Undang LLAJ, bukan satu pasal, Pasal 29 sampai 34 Undang-Undang LLAJ. Di situ disebutkan biaya preservasi jalan.

Nah, biaya preservasi jalan itu terkait juga dengan biaya, apa namanya, yang dipungut oleh Pemerintah atau yang ditunjuk yang dalam hal ini Polri ataukah lembaga lain, yaitu pajak kendaraan. Saya hanya fokus ke pajak kendaraan itu, Pak, karena salah satu bunyi pasalnya adalah biaya itu bersumber dari pajak kendaraan tadi untuk preservasi jalan. Perlu saya sampaikan, kenapa ini menjadi perhatian kami, biaya preservasi jalan seperti apa yang Bapak sampaikan di lampiran terakhir dan datanya bersumber dari Bina Marga itu masih jauh dari harapan. Ditambah lagi apabila kita di badan anggaran menyusun anggaran TKDD-nya, DAK itu sangat, sangat, sangat terbatas sekali dan tentu mempunyai rumusan-rumusan sendiri.

Oleh karena itu, lahir Undang-Undang Jalan, Pak, dan dalam hal ini Undang-Undang Jalan itu juga akan mengamankan nanti. Sementara dalam proses turunan Undang-Undang Jalan itu, berdasarkan penyampaian Kementerian PUPR bahwa ada Inpres mengenai DAK itu nanti akan dialokasikan seperti apa. DAK itu tidak menolong, Pak, daerah, kesian daerah rusak jalannya terus tetapi tidak ada biaya preservasi yang tersedia di situ.

Nah, oleh karena itu saya berharap bahwa, Bapak bisa menunjukan kepada kami, ya, celah-celah pemungutan pajak yang bisa diatur di dalam Undang-Undang LLAJ, ini. Saya tekankan bahwa ada satu pasal yang tidak pernah kita gubris di dalam Undang-Undang LLAJ. Walaupun saya tahu persis bahwa pajak-pajak kendaraan itu biasanya larinya ke daerah, ya, Pak, ya. Tapi itu juga tidak menyelesaikan masalah, pusat juga yang menjadi tumpuan di dalam preservasi jalan. Pertanyaan saya, kira-kira konsep apa yang harus kita lakukan untuk memperbesar PNBP ini khususnya di sektor penyelesaian preservasi jalan?

Kalau di perhubungan, saya yakin dan percaya sampai bulan April kemarin, ya, PNBP dari Kementerian Perhubungan itu sudah masuk 2,6 atau 2

koma sekian masuk sampai April, itu laporan dari Panja Penerimaan Negara termasuk PNBPN kemarin di Badan Anggaran.

Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan targetnya yang akan datang itu menurut yang disampaikan kepada kami di ruangan ini, PNBPN-nya itu 8 sekian triliun nanti target 2023. Bagaimana, mekanismenya, itu urusannya Bapak-Bapak semuanya, yang lebih penting di sini adalah bagaimana merealisasikan PNBPN tersebut. April, baru 2,2 2,6 saya tidak tahu persis angka pastinya, yang jelas baru lebih 2 sampai April, 2 triliun.

Itu poin yang ingin saya sampaikan kepada Bapak, karena saya lihat juga ada aturan-aturan main terhadap teknis pemungutan PNBPN itu sendiri, ya, bukan hanya berdasarkan Undang-Undang LLAJ. *Nah*, kalau Pasal 29 Undang-Undang LLAJ ini kita mau terapkan, penerapannya nanti seperti apa, ya tentu kembali lagi ke Kementerian Keuangan sebagai bendahara umum negara dan selaku penerima PNBPN untuk di-*collect*.

Lalu, yang saya pikirkan sekarang, Pak, ya, saya tidak tahu pandangannya dari Kementerian Keuangan. Jujur saya mengatakan bahwa kita tantangan kita Tahun 2023 ini kan berat, Pak. Di sisi lain kita harus kembali kepada defisit yang normal, yang lain lagi kita berhadapan dengan penerimaan yang tidak normal *gituloh*. Semua masih dalam kondisi ketidakpastian, walaupun postur sudah disampaikan kepada kami yang defisit 2,9 kurang lebih 500 Triliun. Tetapi, itu harus kita gunakan sebaik mungkin di dalam penetapan postur anggaran nanti.

Saya *stressing* di sini, Pak, mengenai khusus untuk Kementerian/Mitra Kerja Komisi V, Kementerian Perhubungan dan Kementerian PUPR, itulah yang paling banyak memberi sumbangsih di dalam penerimaan PNBPN. Tapi, masih banyak hal yang harus dipikirkan oleh Pemerintah, bagaimana kompensasi penerimaan pajak kendaraan itu terhadap preservasi jalan.

Tantangannya DAK juga tidak menyelesaikan, Pak, ya mudah-mudahan Inpres yang akan keluar ini DAK dihilangkan, nanti kita hilangkan DAK-nya saja. DAK fisik jalan itu 8 Miliar, 3 Miliar, rumusannya untuk apa *gituloh*, tidak ada menyelesaikan masalah *gituloh*. DAK reguler DAK penugasan itu tidak menyelesaikan masalah, justru yang ingin saya tekankan di sini biaya preservasi jalan itu, itu harus kita pikirkan sumbernya darimana *gituloh*. Saya mengapresiasi Kementerian Keuangan berlakunya Undang-Undang UPP misalnya, itu kreativitas di dalam penerimaan pajak itu luar biasa bagusnya, tapi saya mau minta ada kreativitas di dalam PNBPN ini.

Apa yang harus kita lakukan? Satu, terobosan, ya, saya apresiasi, saya juga sampaikan Menteri Keuangan. *Insha Allah* ke depan kalau UPP ini, Undang-Undang UPP ini jalan, NPWP itu kan yang dijadikan NPWP adalah NIK. Itu luar biasa terobosan, artinya apa? PPh-PPh semua itu bisa dipungut, sisa kita memilih dan memilah yang mana yang harus kena pajak atau tidak. Saya minta barangkali PNBPN khususnya di sektor perhubungan dan ke PUPR-an ini tolong diberi masukan kepada kami dalam rangka penyusunan revisi Undang-Undang LLAJ, walaupun kawan saya Pak Sudewo dari Gerindra ini

tidak setuju, kami tetap lanjut untuk melakukan itu, karena kita pikir ke depan bagaimana jalan-jalan daerah itu bisa dialokasikan biaya preservasi jalan.

Itu yang inti, Pak Direktur, ini juga saya sudah sampaikan omongan saya ke Dirjen juga sudah, ke Menteri juga sudah, ya, sisa saya berharap ada rumusan-rumusan, ada masukan yang lebih konkrit terhadap mekanisme pemungutan PNBP dan objek PNBP itu sendiri karena di perhubungan banyak celah-celah yang masih harus kita optimalkan untuk penerimaan PNBP.

Itu yang ingin kami harapkan masukan Bapak, ya, bukan hanya sampai konsep ini detail, sedetail mungkin terutama dalam hal preservasi jalan. Data yang Bapak tampilkan oke memang seperti itu, tetapi yang saya inginkan kita lebarkan bagaimana PNBP dari, bisa digunakan untuk preservasi jalan. Saya menginginkan kalau pajak kendaraan itu, Pak, kayak *earmarking tax* ya, semua pajak kendaraan, semua pajak apapun harus dikembalikan lagi untuk perbaikan jalan dan penyelesaian persoalan ODOL.

Ini pemikiran kami, karena tidak akan menyelesaikan persoalan kalau kita hanya mengharapkan anggaran APBN melalui TKDD dan DAK-DAK yang ada. Kasian Kabupaten/Provinsi seluruh Indonesia, untung ada DAU-nya yang masih fleksibel.

Saya kira itu saja, Pak Ketua, saya apresiasi itu semuanya tetapi tolong lebih konkrit, lebih jeli, biasanya Kementerian Keuangan itu jeli melihat lubang-lubang yang bisa kita manfaatkan sebagai penerimaan negara yang berupa PNBP.

Dan, yang terakhir saya ingin meminta kira-kira pandangan Bapak terhadap Pasal 29 sampai Pasal 34, dalam Undang-Undang LLAJ. Kalau *toh* Bapak tidak jawab hari ini mungkin tertulis, di situ disebutkan mengenai penerimaan negara melalui PNBP, apa, penerimaan negara pajak kendaraan, kita menginginkan itu langsung digunakan untuk preservasi dan perbaikan jalan.

Saya kira demikian, Pak Ketua, terima kasih, lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Walaikumsalam,

Saya kira Pak Direktur sudah menangkap apa yang disampaikan Pak Hamka tadi maupun Pak Sudewo.

Pak Harvey ada? Cukup. Kemudian Pak Bob? Cukup. Bu Cen? Pas. Bu Em? Cukup.

Ya saya, Oh *sorry* Pak Willem saya lupa, saya kiri saja saya gak tahu ada kanan. Silakan, Pak Willem.

F – P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik,

**Pak Ketua dan rekan-rekan Bapak-Ibu Anggota Komisi V, dan
Direktur PNBK Kementerian Keuangan serta seluruh jajaran,
Serta hadirin yang kami hormati,**

Pertama, terkait mungkin senada dengan apa yang disampaikan oleh rekan-rekan dari sayap kanan sana. Pertama, terkait dengan dana preservasi jalan dalam Pasal 29 sampai 34 Undang-Undang LLAJ, kami mengharapkan agar ada kejelasan terkait sumber-sumber yang dapat diperoleh dari sektor lalu lintas, karena Komisi V, selama ini mencoba agar pemeliharaan jalan ke depan dapat diperoleh dari pengguna jalan, dari pengguna jalan yang diterima dalam bentuk PNBK, agar dana preservasi jalan ini tidak hanya berasal dari dana reguler Kementerian PUPR. Tapi, dari dana yang bersumber dari pengguna jalan sebagaimana amanat Pasal 29 dalam Undang-Undang LLAJ. Kami minta kejelasan dari Kementerian Keuangan mengenai konsep terkait dana preservasi jalan ini, agar dapat ditarik, di, demi mendukung kemantapan jalan.

Dan, yang kedua terkait pungutan dari hasil tilang setahu kami diterima oleh Kejaksaan, bukan di Kepolisian. Artinya, PNBK-nya ada di Kejaksaan, perlu dipikirkan agar PNBK dari tilang ini diserahkan kepada yang mengurus langsung lalu lintas di jalan, agar koordinasi dan kinerja mereka bidang lalu lintas semakin baik.

Dan, yang berikut, kami berharap ada peningkatan penerimaan PNBK ini, khususnya di bidang transportasi, karena kami menyadari bahwa masyarakat, negara dan masyarakat sama-sama mendapatkan manfaat. Dan, berikut kita perlu juga menanyakan kepada Pak Dirjen Anggaran, biasanya berapa lama proses di Kementerian Keuangan dari pengajuan perencanaan PNBK oleh kementerian sebagai instansi pengelola sampai ditetapkan rencana PNBK.

Dan, yang terakhir apakah mungkin Kementerian/Lembaga yang mengajukan rencana PNBK ke Kementerian Keuangan dalam prosesnya ditolak.

Pak Ketua, mungkin sedikit itu saja yang bisa dapat kami sampaikan, sekian, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Haji.

Ya, mungkin saya tambahkan sedikit, Pak Direktur. Dalam paparan Pak Direktur inikan saya lihat menggambarkan potensi PNBK, ya, dari yang

diharapkan revisi Undang-Undang LLAJ. Ini tergambar bahwa masih ada sejumlah bidang transportasi, apa, teknologi di bidang transportasi yang sama sekali belum dipungut ya, pajaknya yang sebagai PNBP gitu, itu belum. Nanti kalau bisa, sama kayak yang disampaikan Pak Hamka tadi coba dirincikan ini apa-apa yang *anu* ini ya secara terperinci, kan ini secara umum saya lihat di sini.

Diberikan gambaran sehingga dimasukkan kepada kita kepada Komisi V, untuk secara terperinci yang pada akhirnya walaupun tidak terjawab sekarang nanti diberi jawaban secara tertulis, sebagai bahan kami untuk pembahasan pada yang lain, yang apa untuk masuk ke dalam undang-undang.

Kemudian soal preservasi ini, preservasi inikan lebih pada yang diartikan lebih pada perbaikan jalan yang *continue*. Artinya banyak jalan kita yang rusak tapi tetap perbaiki secara reguler dari APBN kita. *Nah*, yang kita harapkan sebenarnya adalah preservasi ini dapat ditempatkan di unit masing-masing di tingkat provinsi atau tingkat kabupaten yang pada akhirnya pada saat jalan itu rusak kecil saja, baru kecil dengan dana itu bisa dipakai langsung, gitu. Tapi yang terjadi kita kan tidak. *Nah*, dana preservasi ini kan berada di mana gitu dan tidak pernah dipakai untuk apa namanya perbaikan jalan ini. Jadi tolong juga mungkin masukan dari Bapak tentang ini, apakah ini sebaiknya bagaimana jalan keluarnya, sehingga PNBP yang bersumber dari kendaraan ini semua masuk ke preservasi yang pada akhirnya bisa memperbaiki semua jalan yang ada.

Kemudian, berikutnya persoalan sanksi pidana atas pelanggaran ODOL ini, ini, juga tolong Bapak rincikan ini tolong kalau bisa dirincikan secara baik secara terperinci. Siapa yang nantinya itu yang akan didenda, yang didenda supirnya kah? Pengusahanya kah? Atau perusahaan yang merubah ya, yang merubah spesifikasi besaran bak mobil misalnya, yang harusnya muatan 10 ton dijadikan 20 ton misalnya itu. Itu mungkin barangkali juga diberi masukan dari kita.

Kira-kira itu, Pak Direktur, *nah*, sekarang mungkin kami minta tanggapan dari Pak Direktur, silakan, Pak Direktur.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Terima kasih, Pak Pimpinan, pertama tentunya kami menyampaikan terima kasih atas berbagai masukannya, Pak. Ini beberapa hal juga merupakan pemicu bagi kami untuk bekerja lebih giat, misalkan dari Pak Dewo maupun Pak Hamka, terutama untuk penggalan potensi dan lain sebagainya.

Secara prinsip, Pak, untuk dasar hukum, misalkan pajak kendaraan bermotor dan lain sebagainya memang kami lebih menekankan adanya peraturan perundang-undangan. Apakah nanti levelnya di undang-undang maupun PP, sehingga memang apakah diperlukan atau tidak ya menurut saya memang harus kita lihat dulu, Pak, apakah cukup dasar hukum misalkan dana preservasi jalan itu ada di PP maupun Peraturan Menteri, Pak. Bagi kami

melihatnya adalah kebutuhan dasar hukum ini tergantung dari *leveling*-nya, dan kami melihat Pak kalau kami apabila ada suatu pungutan yang dampaknya sangat luas kepada masyarakat, kami sangat berharap di undang-undang, Pak. Karena itu kami lebih *firm*, Pak, sehingga nanti turunan teknisnya itu baru di PP maupun Peraturan Menteri.

Kedua, Pak, untuk beberapa hal misalkan, meskipun nanti akan kami ajukan tertulis, Pimpinan, Pak Hamka dan mungkin juga, Pak Dewo. Itu akan kami sajikan berbagai perhitungan potensi, Pak, misalkan dari perizinan taksi *online* dan lain sebagainya. Mungkin potensi juga kalau berapa kira-kira pemungutan pajak pribadi, perorangan, dan lain sebagainya kami akan koordinasi dengan teman-teman pajak.

Bapak-Ibu sekalian,

Untuk dana preservasi, kami melihatnya saat ini memang masih dikaitkan dengan pajak kendaraan di dalam undang-undang ini. Kalau di undang-undang ini pajak kendaraan dan kita lihat kemudian di dalam tataran pelaksanaannya masih menjadi pajak daerah, tentunya kami tidak bisa menjadikan itu sebagai PNBPN, itu, Pak, kondisinya. Namun demikian, memang apabila nanti ini menjadi pendapatan Pemerintah Pusat tentunya kami juga akan melihat kira-kira siapa instansi pengelolanya, Bapak. Misalkan kalau itu nanti dipungut oleh perhubungan, maka apakah perhubungan juga mempunyai Tusi untuk memperbaiki jalan, itu dulu, Pak. Karena nanti kalau ada PNBPN-nya masuk, selama ini, Pak, izin penggunaan itu hanya

KETUA RAPAT:

Yang pungut sekarang siapa? Yang pungut sekarang siapa?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Daerah, Bapak, pajak kendaraan.

KETUA RAPAT:

Daerah ya,.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Njeh.

KETUA RAPAT:

Dan, dimanfaatkan langsung oleh daerah?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Iya, Pak, langsung masuk APBD.

KETUA RAPAT:

Oh iya.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Sehingga memang kami tidak bisa bergerak. Izin, Pak, kalau jadi PNBP misalkan, maka kami akan melihat siapa yang pungut, Pak. Karena kalau siapa yang pungut tentunya ini akan punya relevansi dengan siapa yang akan melakukan perbaikan jalan. Karena izin penggunaan, Pak, seperti yang disampaikan Pak Willem tadi untuk denda tilang, Pak, karena melalui proses peradilan, begitu ditetapkan oleh hakim maka menjadi pendapatan dan tercatat PNBP-nya kejaksaan. Sehingga kepolisian tidak bisa pakai, Pak, karena memang Undang-Undang PNBP-nya tidak memungkinkan itu, Pak.

Sehingga kalau nanti ada preservasi jalan, maka kami juga akan mencoba, izin, Pak, kita coba membuat skemanya, Pak. Apakah nanti di Kementerian PU ataukah nanti di perhubungan dan tentunya nanti kalau bisa digunakan langsung izin, secara prinsip bisa, Pak, dipergunakan secara langsung dan *earmarking*, Pak. Karena di Undang-Undang PNBP ada dikenal izin penggunaan yang sebetulnya ini bisa dipergunakan untuk peningkatan layanan tersebut. Jadi misalkan, Pak kalau ada fungsi lintas SIM dan lain sebagainya maka salah satu penggunaannya adalah untuk peningkatan layanan kemudahan masyarakat di dalam mengurus SIM dan lain sebagainya. Sehingga, kalau dana preservasi jalan ini merupakan PNBP, maka kita bisa alokasikan itu sepenuhnya untuk perbaikan jalan, Pak.

KETUA RAPAT:

Uang SIM tadi siapa yang pungut?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Polisi, Bapak.

KETUA RAPAT:

Kemudian pemanfaatan keuangannya dibawa ke mana?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Polisi saja.

KETUA RAPAT:

Bukan di preservasi jalan, bukan?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Tidak ada, Bapak.

KETUA RAPAT:

Harusnya, saran Bapak di mana?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Kalau saya tetap di Kepolisian, Pak, karena memang Undang-Undang PNBP.

KETUA RAPAT:

Maksudku, pungutannya iya, tapi pemanfaatan keuangannya dibawa ke mana harusnya? Harusnya dimanfaatkan ke jalan atau tidak? Kan itu bagian dari jalan itu.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Izin, Bapak, kalau SIM kan fungsinya pengawasan, Bapak, jadi kalau menurut saya tetap di Kepolisian untuk pengawasan berlalu lintas, Pak, bukan sarana prasarannya, Bapak. Sehingga kalau menurut kami perizinan kendaraan, pajak daerah, dan semua yang terkait dengan operasional suatu kendaraan di jalan, gitu, Pak.

KETUA RAPAT:

Bukan, bukan. Tadikan ada SIM, SIM kan bagian dari, (suara kurang jelas) bagian dari salah satu izin untuk apa namanya untuk bisa berkendara. *Nah*, berarti untuk bisa dipakai kendaraan gitu, *nah*, uangnya sebaiknya di mana? Dipakai preservasi atau dipakai polisi?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Kepolisian.

KETUA RAPAT:

Untuk apa di polisi dipakai?

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Untuk pelayanan, (suara kurang jelas) dan pengawasan.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS):

Mic-nya, mic-nya

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Untuk peningkatan pelayanan di bidang SIM itu sendiri, Bapak, maupun untuk pengawasan di jalan, Bapak. *Nggeh*, karena memang pada prinsipnya tidak bisa dipakai antar Kementerian, itu, Bapak. Sehingga tadi kalau, Pak Willem menyatakan bagaimana tilang bisa dipakai langsung oleh Kepolisian, ya, kami tergantung peraturan perundang-undangan, Bapak. Selama itu menjadi PNBP yang bersumber dari putusan pengadilan dan tetap menjadi dan tercatat sebagai penerimaan Kejaksaan, maka Kepolisian tidak bisa memakai Bapak. Kecuali misalkan, misalkan, Pak. Untuk yang lalu lintas ini ada pembagiannya, pelanggaran semacam ini langsung bisa kenakan denda tilang tanpa peradilan dan masuk Kepolisian, mungkin bisa dipergunakan Bapak, seperti itu.

Dan, kemudian misalkan kalau ODOL, Pak, tadi Bapak menyampaikan kira-kira tadi ODOL siapa yang salah, memang harusnya banyak, Pak. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas pun barangkali sudah diatur misalkan mengenai dimensi dan lain sebagainya. Sehingga harusnya Kementerian Perhubungan juga melakukan pengawasan terhadap industrinya sendiri, Pak, apakah sudah sesuai dengan spesifikasi, kemungkinan juga bisa dikenakan terhadap bengkel-bengkel yang mengubah, mengubah atau memodifikasi, Pak, tidak sesuai dengan aturan. Bahkan kalau nanti pengusaha yang menjalankan, seperti itu, Pak, jadi memang harusnya tidak didenda supirnya saja, Pak. Tetapi itu beruntun sampai dengan siapa yang melakukan modifikasi, Pak, dan itu tentunya memerlukan pengawasan dari Kementerian Perhubungan, Pak.

Nah, jika memang ada denda itu maka, Pak, problematiknya adalah karena yang melakukan pengawasan Kementerian Perhubungan dan didenda oleh Kementerian Perhubungan, maka balik lagi, Pak, apakah bisa dipakai untuk preservasi jalan? Balik lagi pertanyaannya, Pak, apakah Kementerian Perhubungan memperoleh penugasan untuk memperbaiki jalan, Pak? Apabila ada penugasan itu, Pak, itu bisa kita *earmarking*, Pak, seperti itu, Pak. Kalau nanti ternyata dendanya, Pak, misalkan yang di jalan melalui pengadilan, kemudian denda-denda yang kepada industri dan sebagainya itu masuk ke Perhubungan, maka itu tidak bisa dipakai oleh Kementerian PU untuk memperbaiki jalan, Pak. Tidak bisa dipakai oleh Kementerian PU, Pak, itu Bapak. Jadi selama ini memang izin penggunaan ini hanya per Kementerian/Lembaga, Bapak, di situ, Bapak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS):

Izin, Ketua.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Hamka, ini menarik ini, Pak, silakan.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS):

Iya, saya menarik apa yang disampaikan oleh Pak Direktur tadi. Yang saya tanyakan ini adalah apakah ada aturan dari Kementerian Keuangan terhadap preservasi jalan itu? Ada pengalokasian khusus? Itu yang saya mintakan penjelasan. Kenapa saya katakan demikian, saya juga belum tahu sumber keuangan yang datanya Bina Marga ini dari mana, apa dari APBN murni rupiah atau berasal dari yang mana *gituloh*.

Nah, ini sebenarnya kami butuh sebenarnya Pak, ada semacam *earmarking tax* di khususnya di PUPR *gituloh*. Juga tentu di perhubungan, perhubungan sudah jelas PNBPNya jelas sudah ada itu. Tapi kembali semua penggunaannya ditarik ke pusat, dikelola oleh pusat dan belum tentu juga digunakan oleh Kementerian Perhubungan karena bukan prinsip *earmarking*, kan seperti itu, Pak. Padahal di sisi lain itu masih memerlukan banyak perbaikan-perbaikan, *nah*, ini yang kira-kira potensi-potensi yang bisa kita masukan dalam undang-undang.

Setuju saya, bahwa PNBPN itu harus dimasukan di dalam undang-undang, *nah*, terkait dengan pasal ini sudah ada, Pak, tapi tidak pernah terlaksana. Kendalanya apa saya juga belum tahu, apakah ter-*collect* semua di Kementerian Keuangan soal PNBPN, ataukah harus ada turunan undang-undangnya atau Peraturan Menteri sama sekali tidak ada, *gituloh*. *Nah*, bagaimana mengimplementasikan itu apa kita hapus saja Pasal 29 misalnya, kalau ada sumber pendanaan dari Kementerian Keuangan dalam hal preservasi jalan.

Pertanyaan konkrit saya adalah, apa yang tergambar data dari Bina Marga ini saya juga belum pernah kaji sumbernya ini darimana biaya preservasi? Apakah masuk di dalam anggaran Kementerian PUPR atau memang melalui daerah seperti apa yang disampaikan tadi, ya. Saya paham bahwa kendaraan pajak kendaraan itu dipungut oleh daerah. Konsepnya ini sebenarnya apa memerlukan konsep secara nasional, kasian juga daerah kalau kita tarik lagi ke pusat. Di Undang-Undang UPP itu sudah banyak pajak-pajak yang ditarik ke pusat, kan, kalau ini ditarik lagi ke pusat kasian daerah kan begitu, Pak.

Jadi yang saya ingin tanyakan konkrit itu adalah perlukah di dalam undang-undang kita masukkan mengenai PNBPN itu, *nah* itu yang paling penting buat saya. Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ya silakan, Pak.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Izin, Pimpinan.

F – P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Pak Ketua.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Izin, Pak Hamka, kami melihat saat ini, Pak, memang belum ada aturan yang tegas, mengatur mengenai bagaimana kami mengalokasikan dana preservasi jalan.

Yang kedua, Pak, mengenai nanti detail dari sumber dan bagaimana apa namanya peruntukannya, Pak, izin nanti kami lakukan tertulis Bapak, *nggeh*, karena kami tidak menyiapkan saat ini. Kemudian, Pak, kalau memang nanti harus ada pungutan, ya, kami sangat mengerti kalau itu sebisa mungkin tidak dicabut dari daerah, Pak, karena sudah banyak yang dihilangkan.

Nah, kami melihat, Pak, apabila memang nanti ada semacam beban lagi kepada masyarakat, apapun bentuknya, Pak, tentunya itu lebih baik diatur dalam undang-undang, Pak. Karena sifatnya sangat nasional, Pak, sehingga itu lebih mudah juga bagi kami akan berkoordinasi dengan para Kementerian/Lembaga, Pak, untuk implementasi terhadap pungutan ini, Pak, demikian, Pak, tanggapan kami, Pak.

KETUA RAPAT:

Ya, jadi memang ini adalah rumit sekali memang ya, memang undang-undang harus mengatur semua, kalau saya lihat. Seperti halnya penjelasan Pak Direktur tadi, bahwa siapa yang memungut maka dia yang berhak memakai, ya. Dipungut misalnya di Kepolisian, ya, Kepolisian yang memakai gitu ya. Kalau dipungut di perhubungan, ya, perhubungan yang memakai. Kalau dipungut di PUPR, ya, PUPR yang memakai.

Jadi ini memang harus terpikirkan dengan baik ini, karena kita bicara semua pengguna jalan kan, adalah berdampak pada jalan itu sendiri, berdampak pada jalan. *Nah*, kalau dia berdampak pada jalan kan harusnya pajak-pajak yang juga bersumber dari jalan itu kita kembalikan ke jalan, itu pikiran kita, ya. Tapi undang-undangkan, kalau penyampaian Pak Direktur tadi kan belum menyentuh itu, belum menyentuh itu. Tapi, itu menjadi pikiran kami ke depan, siapapun sebenarnya tidak ada persoalan, yang penting bahwa bagaimana pajak kita dapatkan dengan tidak memberatkan masyarakat dan objek-objek yang sebagai sumber pendapatan pajak tadi juga tidak, ter, apa namanya, tidak terabaikan untuk segera diperbaiki.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, M.S.):

Pak ini ini sedikit, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Maaf, Pak, Pak Willem dulu, Pak, nanti Pak Willem tersinggung, Pak, ya. Pak Willem silakan, Pak, Pak haji silakan, Pak.

F – P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik, Pak Ketua, terkait dengan angkutan *online* yang pakai plat hitam. Apakah ada penarikan pajaknya dari angkutan *online* ini? Apakah skemanya agar taksi *online* ini bisa ditarik pajaknya untuk PNPB, mohon penjelasannya.

KETUA RAPAT:

Pak Willem. Pak Hamka, silakan, Pak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, M.S.):

Makasih.

Pak Direktur, yang ingin saya dalami lebih jauh ini, anggaran sejak Tahun 2022 18,8 T ini sumbernya dari mana sih, Pak? Tadi belum jelas nih. Apakah dari anggaran PUPR itu sendiri, karena judulnya terobosan pendanaan preservasi. Ataukah memang dianggarkan APBN dalam Pagu Anggaran Kementerian PUPR? Itu pertama.

Yang kedua apa yang disampaikan Pak Willem tadi saya juga ingin mau mempertegas itu mengenai *online* dan apalagi namanya ini, ojek *online* ini, Pak. Kalau kita memperhatikan ya, jumlah uang yang beredar dalam pengumpulan dana-dana melalui OVO misalnya, penggunaan teknologi di dalam pembayaran, apakah ada pajak yang dipungut di situ? Kalau saya tidak salah informasi saya terima, setiap harinya mengendap dana untuk dana-dana yang terkumpul itu 600 Triliun, apa benar atau tidak, saya belum tahu. Misalnya seseorang mau menggunakan transfer atau mau membeli barang pakai *online*, ya kan di situ baru terbayar oleh aplikasi-aplikasinya semuanya, di mana letak pengenaan pajaknya itu di situ?

Ini barangkali perlu dikaji seluruh yang menggunakan teknologi modern sekarang untuk angkutan transportasi, potensi pajaknya ada di mana? Karena ini besar, Pak. Saya kira itu saja, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Direktur.

**DIREKTUR PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
KEMENTERIAN KEUANGAN RI (WAWAN SUNARJO, M.Sc.):**

Izin, Pak Ketua, izin, Pak Willem untuk yang ojek ojol, Pak, atau ojek *online* ini, saya pikir harusnya diberlakukan sama, Pak, prinsipnya, perizinan dan lain sebagainya, Pak. Sehingga ya pungutannya sama antara ojek *online* maupun yang tidak. Nanti izin, Pak, kami lihat kembali apakah teman-teman perhubungan sudah melakukan itu.

Pak Hamka untuk yang KPBU ini, Pak, izin, Pak kami belum bisa detail ini sumbernya dari mana, Pak. Tapi biasanya kalau KPBU ini PHLN, Pak, pinjaman biasanya, Pak, biasanya pinjaman. Nanti akan kami sampaikan, Pak tertulis detailnya, Pak, sumbernya dari mana dan lain sebagainya.

Untuk potensi Bapak, izin memang kami tidak begitu mendalami tapi kami melihat bahwa di dalam transaksi-transaksi tersebut apabila ada penyerahan yang memang merupakan objek pajak misalkan jasa lain sebagainya dan itu tidak dikecualikan dari PPN, Pak, harusnya terkena PPN. Kemudian juga harusnya kalau pengemudi *online* dan lain sebagainya mempunyai pendapatan di atas PTKP pun harusnya mempunyai PNBP dan membayar pajak.

Demikian juga, Pak, dengan berbagai layanan penjualan, dan ini tentunya masih di dalam pendalaman temen-temen Dirjen, Pak. Izin, Pak, saya mungkin tidak terlalu ke dalam ke sana, Pak, nanti akan kami coba diskusi dengan teman-teman untuk kami tambahkan penjelasan ke Bapak, demikian Bapak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Saya ada, mungkin yang 18 Triliun tadi bersumber darimana uangnya?

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS):

Tadi sudah dijawab, Pak Ketua, belum bisa memberikan penjelasan mengenai sumbernya. Yang jelas ini bantuan apa pinjaman, ya, pinjaman luar negeri. Menurut saya ini juga belum pernah terekspos oleh Kementerian PUPR, baru hari ini sebenarnya data ini muncul. Selama ini kita tidak pernah membahas itu, Pak, biaya preservasi. Pikiran kami itu adalah pagunya Kementerian PUPR, kalau pinjaman luar negeri tetap masuk Pagu Anggarannya Kementerian PUPR, Pak Ketua, ya. Jadi, ternyata baru kali ini dan baru hari ini kami tahu bahwa ternyata biaya preservasi jalan itu dari Pagu Indikatif Kementerian PUPR, pastinya seperti itu.

Makasih.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Fauzi, ada masukan?

F – P. GOLKAR (MUHAMMAD FAUZI, S.E.):

Belum, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Belum, cukup ya? Karena kita udah mau tutup *nih*. Belum berpendapat sudah ditutup. Boleh ya? Baik, demikianlah tanggapan narasumber dan demikian pula rangkaian acara RDP pada hari ini. Kami ucapkan terima kasih atas segala masukan dan saran, baik dari Dirjen, dalam hal ini Pak Direktur PNBPN. Kemudian juga dari para Anggota, kita sudah cukup mendapatkan informasi yang terbaik.

Tapi, sekali lagi kami berharap Pak Direktur bisa segera mengirim secara terperinci yang bisa memberikan masukan kepada kami untuk bahan-bahan kami dalam pembahasan undang-undang ini.

Terima kasih, atas nama Pimpinan Anggota Komisi V, kami tutup dengan ucapan *bismillahirrahmanirrahim*.

(RAPAT DITUTUP PADA PUKUL 11.00 WIB)

JAKARTA, 15 Juni 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002