



# **RAPAT DENGAR PENDAPAT (RDP)**

## **Membahas Masukan Penyusunan RUU Perubahan Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan**

---

**DEPUTI BIDANG SARANA DAN PRASARANA**

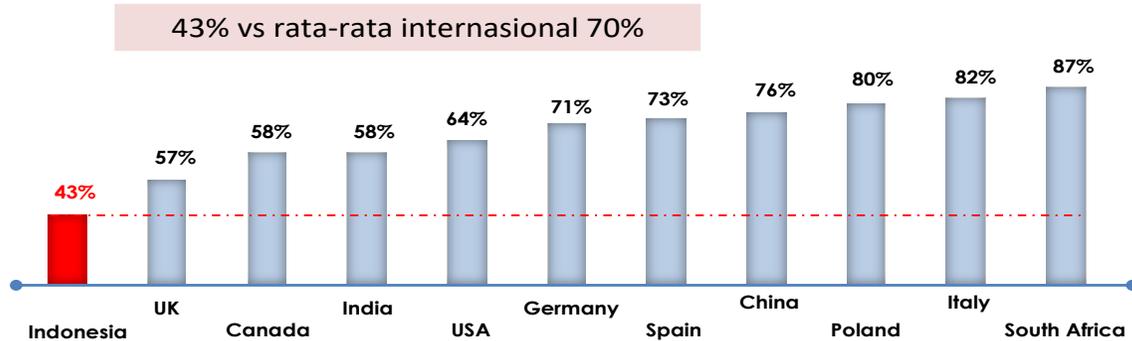
*Kementerian PPN/  
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional  
Jakarta, 26 Agustus 2020*



# ISU STRATEGIS SEKTOR JALAN (1/2)

## Perbandingan Stok Infrastruktur beberapa negara

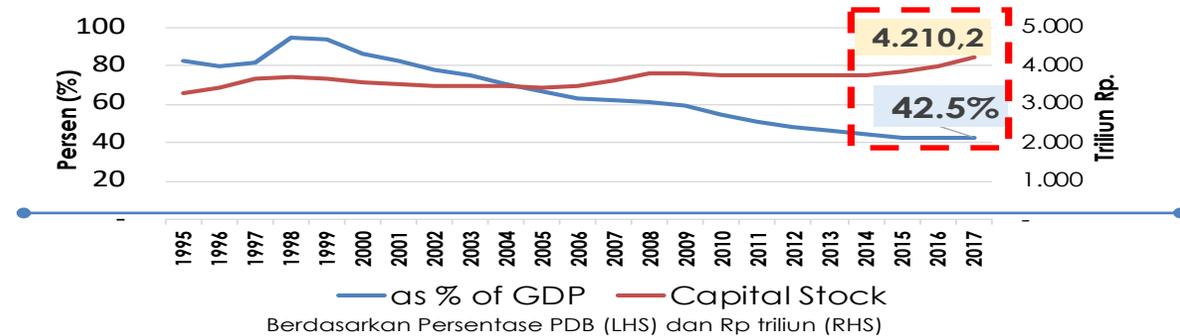
Masih di Bawah Rata-Rata Negara Maju dan Berkembang



Sumber: Bappenas dan Prospera, 2019

## Stok Infrastruktur Terhadap PDB

Laju penurunan melambat



Sumber: Prospera

## Indonesia ketinggalan pada indeks daya saing

Kualitas Infrastruktur Jalan Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan Malaysia, China, dan Thailand

Negara	Ranking Kualitas Jalan	Nilai Kualitas Infrastruktur Jalan
Singapura	1	90,8
Jepang	6	83,7
Malaysia	20	74,2
China	42	59,7
Thailand	55	55,9
Indonesia	75	48,1
Vietnam	109	36,0

Sumber: World Economic Forum Report, 2018

## Kualitas Jalan Nasional vs Daerah

Jalan Daerah (90,1% dari seluruh jaringan jalan) kondisi mantap 62,5% sedang Jalan Nasional (8,9%), kondisi mantap 92%

Status administrasi	Panjang jalan (km)	Pangsa dari total menurut panjang jalan (persen)	Persen dari jalan yang diaspal	Kondisi bagus & sedang (persen dari semua jalan dalam kategori)	Kondisi buruk & sangat buruk (persen dari semua jalan dalam kategori)
Nasional	47.017,3	8,8	96	92	8
Provinsi	55.841,3	10,5	79	68	32
Kabupaten	428.786,3	80,5	60	57	43
Jalan bebas hambatan <sup>221</sup>	1.475,0	0,2	100	100	0
Total/*rata-rata	533.119,9	100,0	*65	*62	*38

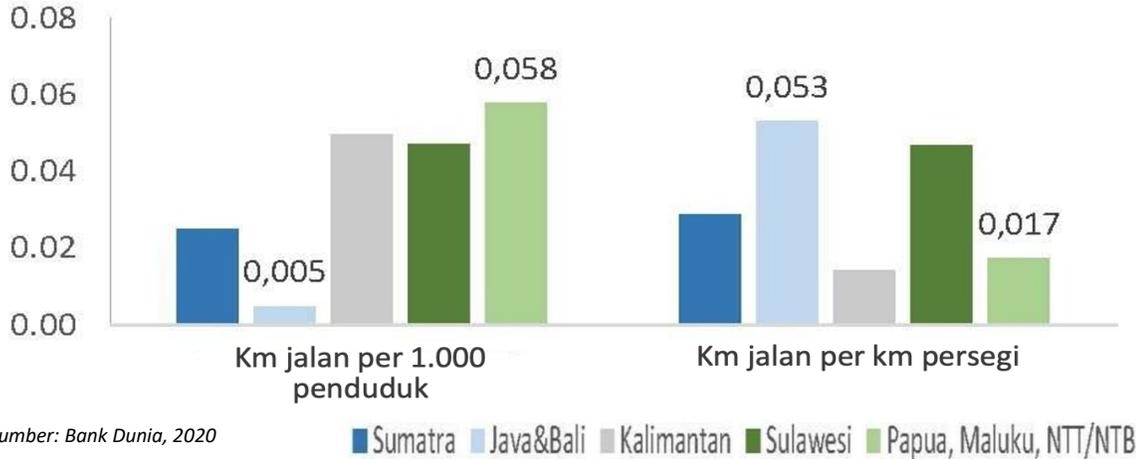
Sumber: Ditjen Binamarga, 2019



# ISU STRATEGIS SEKTOR JALAN (2/2)

## Ketimpangan infrastruktur antar wilayah

- Jawa dan Bali mudah diakses, dengan 0,053 km jalan/ km<sup>2</sup> wilayah darat
- Wilayah Indonesia bagian timur (Papua, Maluku, Nusa Tenggara Timur dan Barat): 0,017 km jalan per km<sup>2</sup> wilayah darat

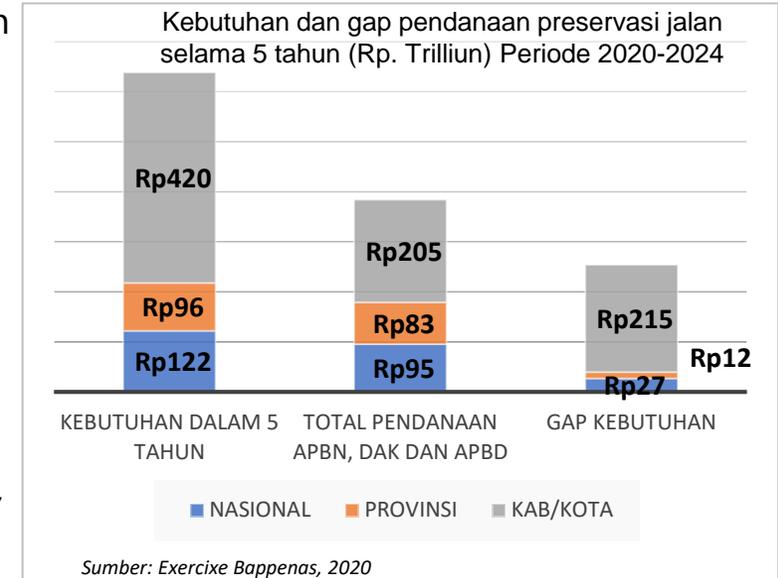


## Kekurangan dana pemeliharaan jalan

Terdapat kekurangan dana (funding gap) sebesar Rp. 254 T untuk pendanaan pemeliharaan jalan sepanjang 515 ribu Km\* selama 5 tahun

### Terdiri dari:

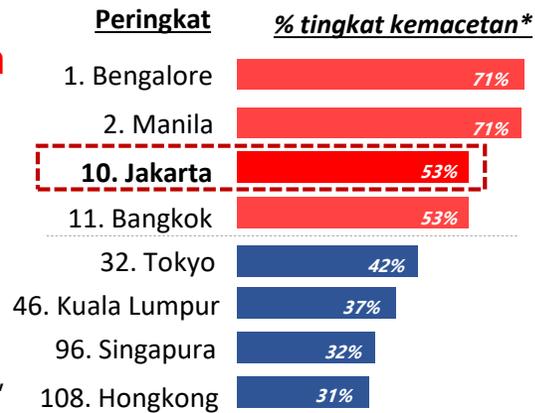
- Panjang Jalan Nasional: 47.017 Km,
- Jalan Prov: 47.874 Km, Jalan Kab/Kota: 420.107 km



## Kemacetan lalu lintas, terutama di Jalan Perkotaan

Peringkat dan tingkat kemacetan kota-kota di Asia

- Kota Metropolitan seperti Jakarta, Surabaya dan Bandung masuk dalam kota termacet di Asia
- Akibat kemacetan, **peningkatan 1% urbanisasi** di Indonesia hanya berdampak pada **peningkatan 1,4% PDB per kapita** (dibawah China 3,0%, negara-negara Asia Timur dan Pasifik 2,7%)

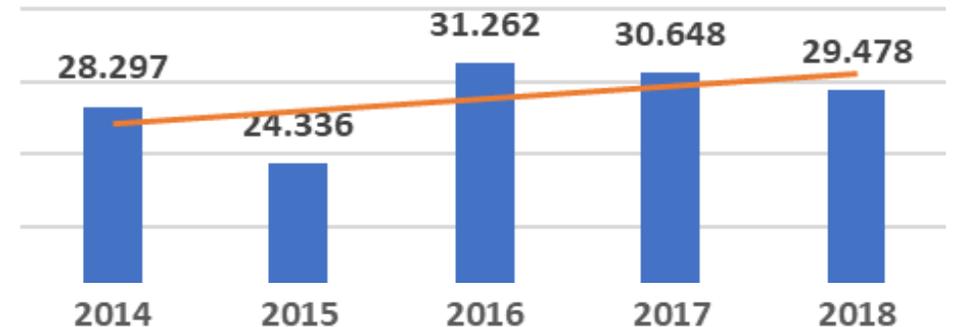


\*) persentase tingkat kemacetan dibandingkan dengan kondisi normal/tidak macet di kota tersebut

Sumber: Bappenas dan Bank Dunia, 2020

## Masih tingginya angka fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan

Kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia rata-rata per tahun mencapai 28 ribu jiwa (setara 3-4 orang meninggal per jam)



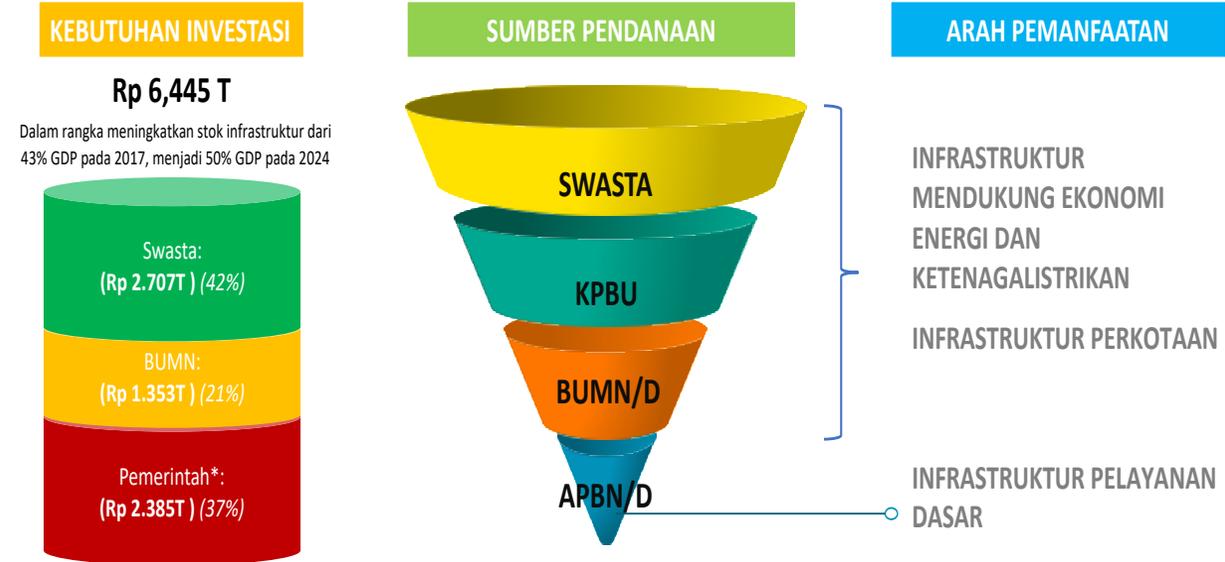
Sumber: Korlantas POLRI, 2019



# ARAH KEBIJAKAN

## 1. Meningkatkan ketersediaan infrastruktur

- Untuk mencapai ketersediaan stok infrastruktur sebesar 49%, dibutuhkan dana Rp 6.445 T pada periode 2020-2024 (meningkat 34%) dibandingkan periode 2015-2019 (Rp 4.796 T)
- Mendorong sinergi sumber pendanaan
  - Pendanaan Swasta dan skema KPBU (target Rp 2.707 Triliun)
  - Pendanaan BUMN (target Rp 1.353 Triliun)
  - Pendanaan Pemerintah (target Rp 2.385 Triliun)



Sumber: Bappenas, 2019

### Untuk Mendorong Pembiayaan KPBU dan Swasta, antara lain:

1. Simplifikasi regulasi
2. Penguatan koordinasi pada Kantor Bersama KPBU (antara lain Bappenas, Kemenkeu, BKPM, Kemenko Perekonomian, dll)
3. Pembentukan simpul-simpul KPBU di Kementerian Lembaga/Daerah
4. Penyediaan fasilitas pembiayaan (*Viability GF, Availability Payment* dan penjaminan resiko politik)
5. Penyediaan fasilitas pengembangan proyek (PDF)
6. Identifikasi *major project* yang akan dilaksanakan.

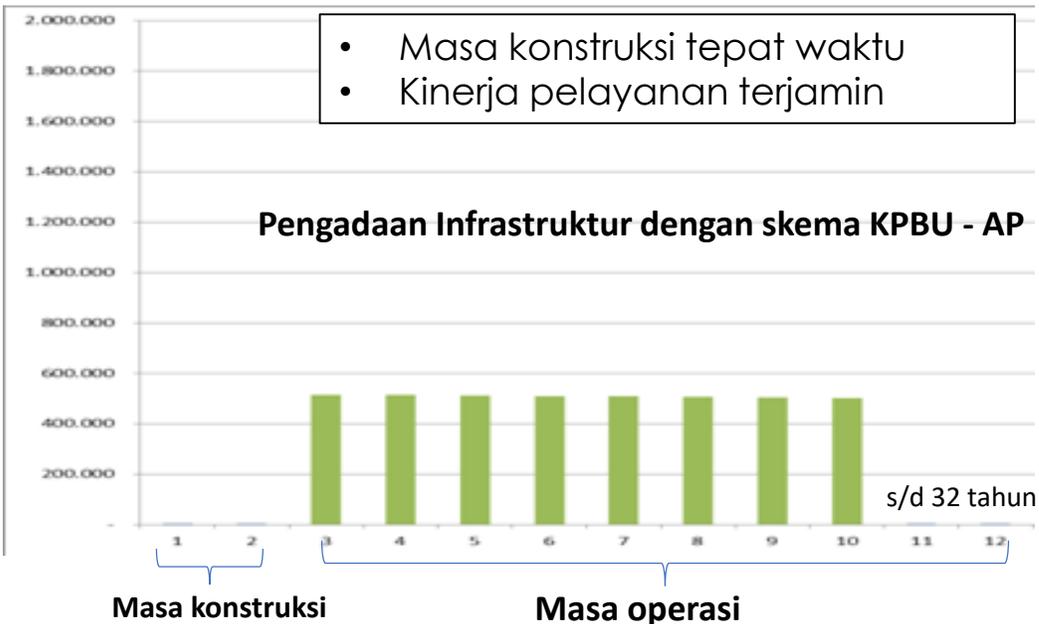
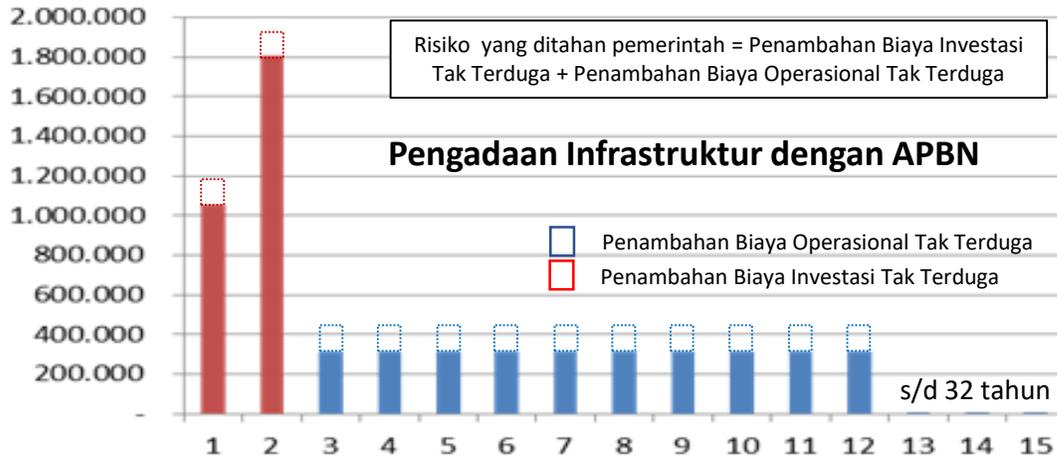


# ARAH KEBIJAKAN

## 2. Mendorong pengembangan jalan berbasis kinerja (*performace based*) terintegrasi jembatan timbang untuk menekan pelanggaran pembebanan berlebih (dilaksanakan di Jalintim Sumatera)



ILUSTRASI PERBANDINGAN PENGADAAN INFRASTRUKTUR MELALUI APBN VS SKEMA KPBU-AP



Analisis Potensi Penghematan Pengeluaran Pemerintah pada Proyek Palapa Ring

	Dilaksanakan Pemerintah	KPBU - Availability Payment (Ketersediaan Layanan)
<b>Pengeluaran Pemerintah</b>		
- Biaya Investasi	4.743.922.993.248	0
- Biaya Operasional	3.369.789.444.263	0
- Pembayaran ketersediaan layanan	0	8.823.556.862.337
- Biaya Pembiayaan (financing cost)	332.074.609.527	0
- Biaya Penyiapan & transaksi (ancillary cost)	474.392.299.325	711.588.448.987
<b>Nilai Risiko</b>		
- Penyesuaian biaya pasar (Competitive neutrality)	0	(792.398.703.159)
- Risiko yang ditahan pemerintah (retained risk)	2.049.442.259.087	0
Total pengeluaran pemerintah termasuk risiko	10.969.621.605.450	8.742.746.608.165
Penghematan pemerintah		20,30%

Competitive Neutrality, pada KPBU terdapat potensi pembayaran PPh 25 dari Keuntungan Sebelum Pajak/*Earning Before Tax* (EBT) berdasarkan proyeksi keuangan untuk masing-masing Paket.

Ancillary cost sebagian besar berasal dari biaya penyiapan dan transaksi proyek. Untuk KPBU diperkirakan 1.5 kali lebih besar dari pengeluaran konvensional

Suku bunga obligasi 2017	7.5%
Inflasi 2010-2017	5.4%



# ARAH KEBIJAKAN

## 3. Peningkatan tata kelola dan kualitas penyelenggaraan jalan daerah melalui program hibah jalan daerah & DAK penugasan



FASE 3

2023

Pelaksanaan DAK Penugasan Bidang Jalan (adopsi mekanisme PHJD)

FASE 2

2020/2021

Melanjutkan Pilot Project Hibah Jalan Daerah dan Sosialisasi Program dan Tata Kelola DAK Penugasan Bidang Jalan

### Keterangan:

2019/2020

Pilot Project Program dan Tata Kelola DAK Penugasan Bidang Jalan

Melalui Skema Hibah Jalan Daerah

FASE 1

2018

Perbaikan Pelaksanaan Program DAK Penugasan Bidang Jalan

2017

Pelaksanaan Program DAK Penugasan Bidang Jalan 2017

2016

Penyusunan Konsep Program & Tata Kelola DAK Penugasan

Fase I : 2016-2018 Fokus untuk peningkatan ketepatan sasaran program DAK Penugasan

Fase II : 2019 – 2021 Fokus untuk peningkatan tata kelola perencanaan & pelaksanaan Hibah Jalan Daerah & DAK Penugasan

Fase III : 2023/2024 Pelaksanaan DAK Penugasan dengan adopsi mekanisme tata Kelola PHJD

### Hibah Jalan Daerah adalah:

Perbaikan Tata Kelola Penanganan Jalan Daerah:

- Kelembagaan:
  - Melibatkan Forum LaluLintas Jalan
- Tata Kelola:
  - Konsultasi Publik sebelum bekerja
  - Ada Verifikasi thd material, proses, dan hasil pekerjaan
  - Daerah menyediakan Pre Finance
  - Pembayaran berdasarkan hasil verifikasi



# ARAH KEBIJAKAN

## 4. Mendorong sumber pembiayaan melalui pengguna jalan (1/4)

- ❑ Pada tahun 2018, pengguna Jalan menghasilkan penerimaan bagi pemerintah sebesar Rp. 120 triliun
- ❑ Namun, alokasi yang didedikasikan (earmark) untuk pemeliharaan jalan dan pengembangan angkutan umum hanya Rp. 10 triliun (8%)
- ❑ Perlu ditingkatkan porsi alokasi yang didedikasikan untuk pemeliharaan jalan

### PENERIMAAN DARI PENGGUNA JALAN TAHUN 2018

Komponen	Penerima	Jenis Penerimaan	Penerimaan 2018 (Rp Milyar)	Pemanfaatan	Dasar Hukum
<b>Komponen STNK</b>					
<b>BBN-KB</b> Bea Balik Nama-Kendaraan Bermotor	Provinsi	Pajak Daerah	N/A	• Penerimaan Umum	UU 28 th. 2009 ttg Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
<b>PKB</b> Pajak Kendaraan Bermotor	Provinsi 70% Kabupaten 30%	Pajak Daerah	102.355	• Penerimaan Umum 90% • <b>Pemeliharaan Jalan 10%</b>	UU 28 th. 2009 ttg Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
<b>SWDKLLJ</b> Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	Asuransi Jasa Raharja	Premi Perusahaan	9.285	• Sebagian dividen ke negara	PM Nomor 36/PMK.010/2008
<b>Bea Adm. TNKB</b> Tanda Nomor Kendaraan Bermotor	POLRI	PNBP	640	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>Bea Adm. STNK</b> Pengesahan dan Penerbitan STNK	POLRI	PNBP	4.529	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>Komponen Lain</b>					
<b>BPKB</b>	POLRI	PNBP	2.401	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>Surat Tanda coba kendaraan</b>	POLRI	PNBP	280	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>SIM</b>	POLRI	PNBP	1.230	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>Tilang</b>	Kejaksaan	PNBP	N/A	• Sebagian penerimaan umum; • Sebagian kembali ke Kejaksaan; • Sebagian insentif ke POLRI (Rp 10.000/ kasus)	PP 22 th. 1997 ttg Jenis Dan Penyetoran PNBP*
• Surat Keterangan Uji Keterampilan Pengemudi • Surat Mutasi Kendaraan Bermotor • STNK Lintas Batas Negara • TNKB Lintas Batas Negara • Nomor Registrasi Kendaraan Bermotor	POLRI	PNBP	N/A	• 92% kembali ke POLRI untuk pelayanan dan operasional • 8% penerimaan umum	PP 60 th. 2016 ttg Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP*
<b>Total Penerimaan</b>			<b>120.720</b>		

Catatan: PNBP Polri dari Pengguna Jalan sebesar Rp. 9 Triliun pada tahun 2018

\*turunan UU 20/1997 ttg PNBP)

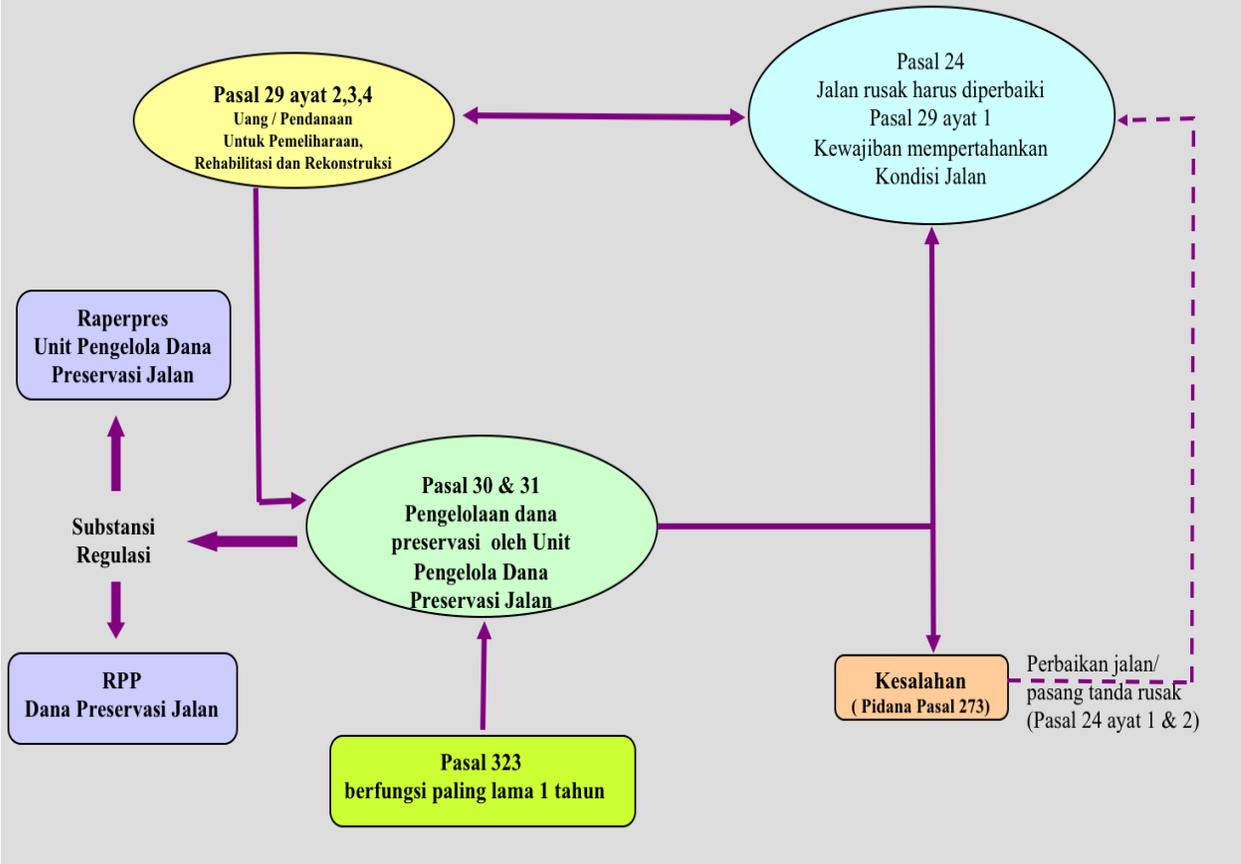


# ARAH KEBIJAKAN

## 4. Mendorong sumber pembiayaan melalui pengguna jalan (2/4)

### SUBSTANSI DANA PRESERVASI JALAN

Pada Undang-undang tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan

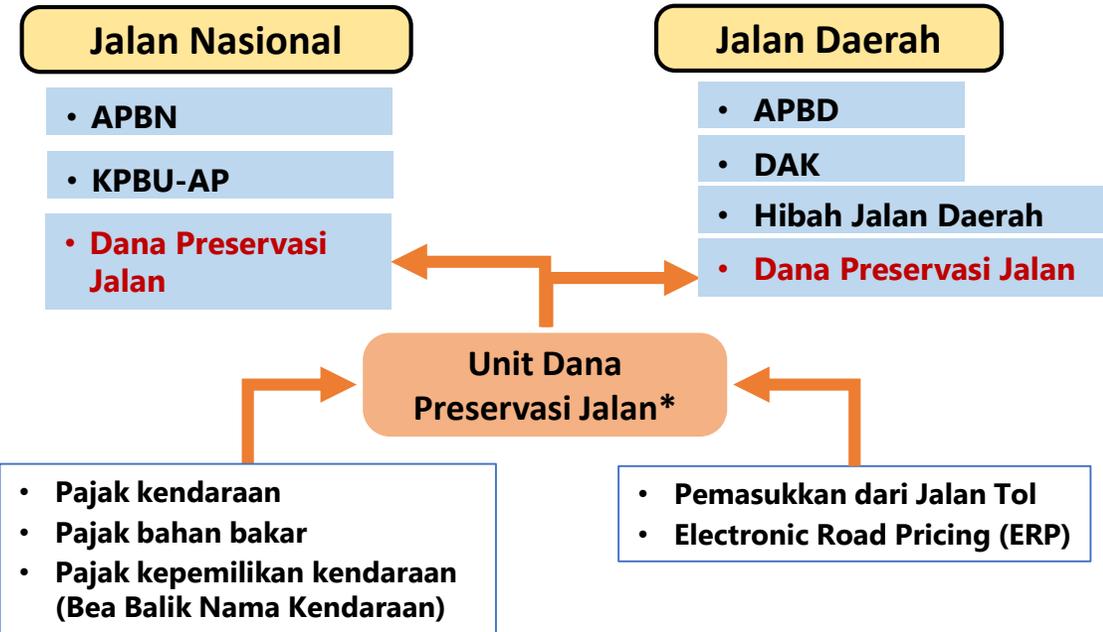


Pungutan kepada pengguna jalan, "road user charge"

- ☐ merefleksikan biaya yang harus dibayar oleh pengguna jalan terhadap layanan yang diterimanya dan kontribusi terhadap kerusakan yang ditimbulkannya

### KONSEP DANA PRESERVASI JALAN

- Dana Preservasi Jalan sebagai sumber pendanaan baru pemeliharaan jalan



#### Prinsip/konsep :

- Bersumber dari pengguna jalan, pengelolaannya sesuai dengan ketentuan dan secara khusus (*earmarking*)
- Reformasi tata kelola penyelenggaraan jalan melalui internalisasi biaya eksternalitas pengguna jalan
- Dikelola oleh unit pengelola khusus beranggotakan berbagai stakeholder (termasuk akademisi)
- Menerapkan prinsip insentif atas peningkatan kinerja alokasi atas APBN dan APBD

\*berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009



# ARAH KEBIJAKAN

## 4. Mendorong sumber pembiayaan melalui pengguna jalan (3/4)

❑ *Sejumlah negara telah melaksanakan skema dana pemeliharaan jalan*

### DAFTAR NEGARA YANG MELAKSANAKAN SKEMA DANA PEMELIHARAAN JALAN

No.	Negara	Dasar Hukum	Pembiayaan	Sumber Pendapatan
1	Ghana	Undang-Undang 1996	Semua pengeluaran	Retribusi bahan bakar, biaya transit, biaya kendaraan
2	Guatemala	Undang-Undang 1993	Pemeliharaan jalan nasional saja	Pajak bahan bakar, biaya kendaraan, tol, dan lain-lain
3	Hungary	Keputusan kabinet 1989, undang-undang negara 1992	Semua pengeluaran di jalan negara	Retribusi bahan bakar, pajak kendaraan terkait berat badan, keuangan donor
4	Jepang	Hukum khusus 1954	Semua pengeluaran untuk jalan nasional ditambah transfer ke pemerintah daerah	Pajak bensin, pajak LPG, pajak tonase kendaraan, anggaran umum
5	Korea	Hukum khusus 1989, diamandemen 1994	Semua pengeluaran untuk jalan nasional, sebagian di jalan bebas hambatan dan jalan provinsi	Pajak bahan bakar, pajak cukai, tol, anggaran umum
6	Latvia	Keputusan kabinet 1994	Semua pengeluaran di jalan negara	Pajak bahan bakar, biaya kendaraan, anggaran umum
7	New Zealand	Legislasi 1953, diamandemen 1996	Semua pengeluaran	Biaya jarak-berat, retribusi bahan bakar, biaya kendaraan
8	Malawi	Legislasi 1997	Semua pengeluaran, prioritas perawatan	Retribusi bahan bakar, lisensi kendaraan, biaya transit, denda berlebih
9	Romania	Legislasi 1996	Semua pengeluaran	Retribusi bahan bakar, pajak penjualan kendaraan
10	Russia	Legislasi 1992	Semua pengeluaran jalan dan daerah	Pajak bahan bakar dan pelumas, pajak penjualan kendaraan
11	Afrika Selatan	Legislasi 1935, dengan amandemen	Semua pengeluaran untuk jalan nasional	Anggaran umum sejak 1986
12	Amerika	Legislasi 1956	Semua pengeluaran jalan raya	Pajak bahan bakar, pajak penjualan kendaraan, pajak kendaraan berat
13	Yemes	Keputusan Presiden 1995, disahkan oleh Parlemen	Perawatan saja	Retribusi bensin, denda berlebih, anggaran umum



# ARAH KEBIJAKAN

## 4. Mendorong sumber pembiayaan melalui pengguna jalan (4/4)

### EXERCISE DAMPAK DANA PRESERVASI JALAN

#### Exercise penerimaan dan sumber pendanaan dana preservasi jalan

- ❑ Pemasukan dana preservasi jalan adalah Rp.146 T dari 2 sumber (skenario konservatif):
  - Kenaikan Pajak Kendaraan Bermotor (10%) diperoleh: Rp.90 T/ 5 Tahun
  - Tambahan Pajak Bahan Bakar Minyak untuk kendaraan bermotor Rp.500/liter diperoleh: Rp. 56 T/ 5 Tahun

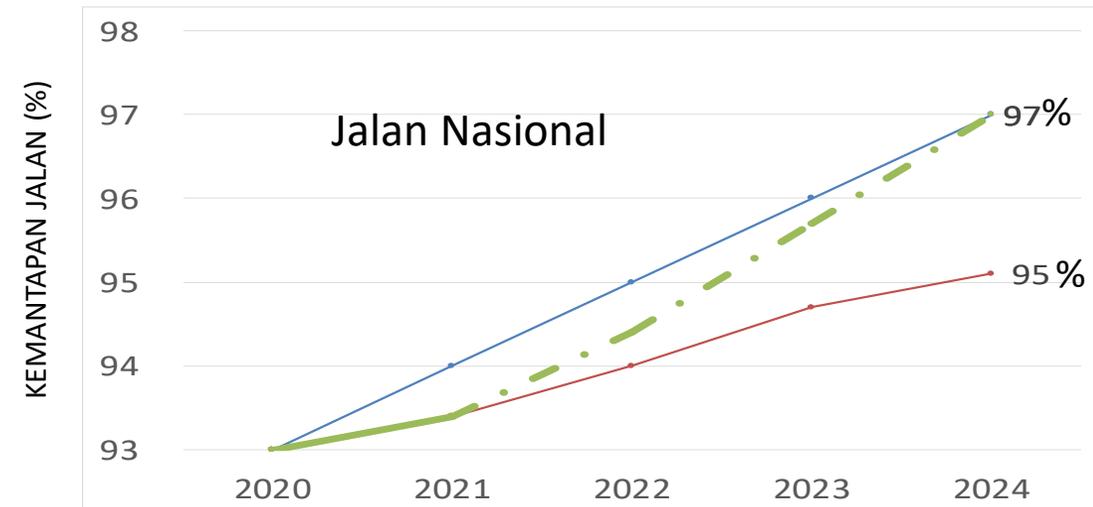
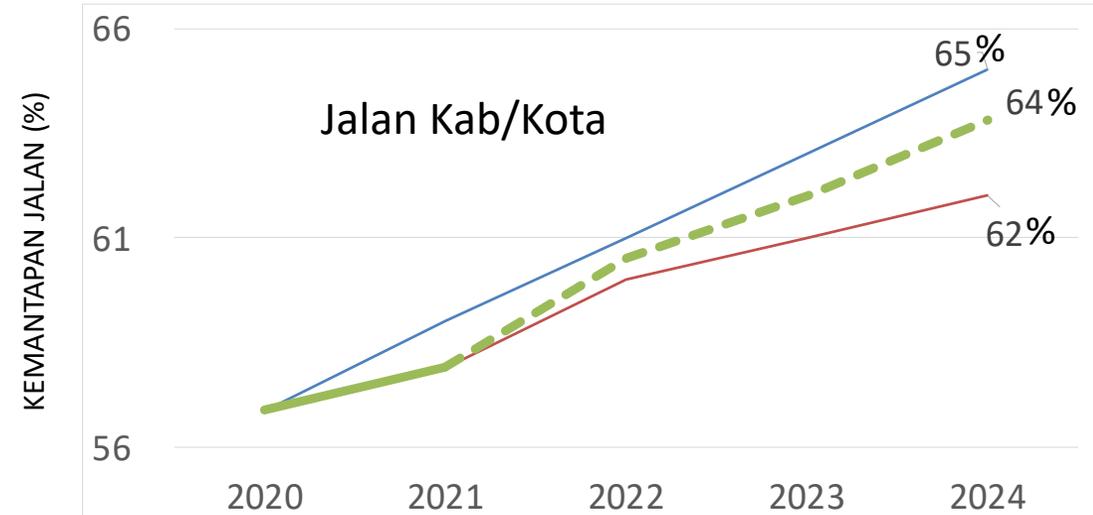
#### Exercise pemanfaatan dana dan dampaknya:

- ❑ Alokasi untuk jalan nasional Rp 27 T dan jalan provinsi Rp 12 T (funding gap tertutupi seluruhnya) serta untuk untuk jalan kabupaten/kota Rp. 107 T (funding gap tertutupi sebagian)
- ❑ Melalui alokasi tersebut, target mantap jalan nasional dan provinsi akan tercapai pada tahun 2024, sedangkan target jalan kabupaten/kota dapat didekati (akan tercapai setelah tahun 2024)

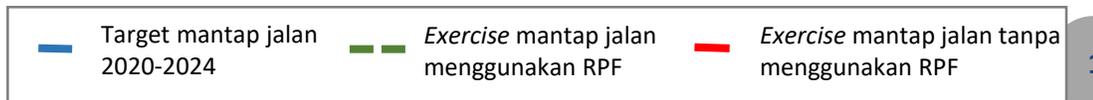
### CATATAN:

#### Pelaksanaan Dana Preservasi Jalan diperlukan:

1. Penyusunan Peraturan turunan seperti:
  - a. Peraturan Pemerintah tentang Dana Preservasi Jalan (Amanat UU 22/2009)
  - b. Perpres Penyusunan kelembagaan Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan
2. Harmonisasi dengan UU/Peraturan lain (UU Keuangan Negara, UU 23/2014 tentang Pemerintah Daerah dan UU 28/2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah)



#### KETERANGAN:





## PENUTUP

1. Meningkatkan stok infrastruktur untuk mendukung daya saing
2. Pembangunan infrastruktur perlu dilanjutkan terus-menerus, khususnya infrastruktur jalan, untuk meningkatkan konektivitas, mengurangi ketimpangan antar wilayah dan mengurai kemacetan di jalan perkotaan
3. Peningkatan kualitas infrastruktur jalan untuk meningkatkan indeks daya saing jalan di Indonesia
4. Meningkatkan kualitas infrastruktur jalan termasuk untuk memperbaiki kinerja keselamatan lalu lintas termasuk perbaikan perlengkapan jalan
5. Mengembangkan skema pendanaan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan
6. Memperbaiki tata kelola dan kualitas penyelenggaraan jalan daerah
7. Mendorong sumber-sumber pembiayaan pemeliharaan jalan.

## PHJD

Berbasis Program dan Output

Kontrak Tahun Jamak (Multiyears)

Pendekatan Koridor (Integrasi Sistem Jaringan)

Perencanaan Bottom-up dan Topdown

Fokus pada Prioritas (KSPN)

Adanya pengawasan publik melalui FLLAJ dan aplikasi teknologi berbasis masyarakat.

Prosedur perencanaan dan penganggaran yang rasional menggunakan Sistem Manajemen Jalan Propinsi (PRMS) dan Sistem Manajemen Jalan Kabupaten (KRMS)

Fokus pada pemeliharaan dan komitmen kuat pada aspek keselamatan dan pelayanan jalan sepanjang tahun

Adanya Komitmen Pemerintah Daerah dalam penyediaan anggaran dengan cara (pre-financing)

Adanya insentif dan Komitmen pada Perbaikan Tata Kelola Manajemen Penyelenggaraan Jalan Daerah

## DAK

Berdasarkan Indeks Kondisi Jalan

Kontrak Tahunan

Penanganan per ruas/segmen masing-masing (Provinsi dan Kabupaten)

Perencanaan Bottom Up (berbasis usulan daerah)

Banyak prioritas

Pengawasan internal pemerintah daerah

Perencanaan berdasarkan usulan Daerah

Penanganan mulai dari pemeliharaan, peningkatan, pelebaran dan pembangunan

Komitmen alokasi APBD rendah

Tidak ada insentif dan pelaksanaan reguler

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10