



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

RISALAH

**Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi V DPR RI dengan
Pengurus Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI)**

Masa Sidang	: II
Tahun Sidang	: 2021-2022
Jenis Rapat	: Rapat Dengar Pendapat Umum
Hari/Tanggal	: Selasa, 23 November 2021
Waktu	: 10.30 WIB s.d. 12.00 WIB
Sifat Rapat	: Terbuka
Ketua Rapat	: Lasarus, S.Sos., M.Si.
Sekretaris Rapat	: Nunik Prihatin Budiastuti, S.H.
Tempat	: Ruang Rapat Kerja Komisi V DPR RI
Acara	: Memperoleh saran dan masukan terhadap RUU Perubahan Atas UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Anggota yang Hadir	: PIMPINAN <ol style="list-style-type: none">1. Lasarus, S.Sos., M.Si2. Ir. Ridwan Bae3. H. Andi Iwan Darmawan Aras, SE., M.Si4. Robert Rouw5. H. Muhamad Arwani Thomafi
---------------------------	---

ANGGOTA:

FRAKSI PDI PERJUANGAN

1. Mochamad Herviano
2. H. Irmadi Lubis
3. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
4. Sri Rahayu
5. Hj. Sadarestuwati, S.P.A., M.M.A
6. Ir. Effendi Sianipar

FRAKSI PARTAI GOLKAR

1. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
2. Muhammad Fauzi, S.E.
3. Bambang Hermanto, S.E.

4. Drs. Hamka B Kady, M.S.
5. Ir. H. Anang Susanto, M.Si
6. Ilham Pangestu

FRAKSI PARTAI GERINDRA

1. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
2. Sudewo, S.T., M.T.
3. Drs. H. Mulyadi, M.M.A.
4. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
5. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.

**FRAKSI PARTAI NASIONAL
DEMOKRAT**

1. Sri Wahyuni
2. Drs. H. Tamanuri, M.M.
3. Sri Wahyuni

**FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA**

1. Sofyan Ali, S.Ag., S.H., M.Pd
2. H. Dedi Wahidi, S.Pd.

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT

1. Dr. H. Irwan, S.IP., M.P.
2. Drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.

**FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA**

1. H. Suryadi Jaya Purnama, S.T.
2. Ir. H. Sigit Sosiantomo
3. KH. Toriq Hidayat, Lc.

FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL

1. Athari Gauthi Ardi
2. H. Boyman Harun, S.H.
3. H. A. Bakri H. M., S.E.

**FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN**

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

Anggota Izin

: 1. Cen Sui Lan (Izin)

Mitra Kerja

: Pengurus Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI)

JALANNYA RAPAT,

F – PDIP (LASARUS S.Sos., M.si) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Sebelum saya mulai Pak, dari Asosiasi Jalan Tol Pak apakah seluruh yang dipandang perlu untuk hadir di rapat ini sudah datang semua Pak? sudah lengkap ya? baik.

Jadi kita hanya ada pertemuan sekali Pak di agenda kami ini untuk mendengarkan pendapat dari teman-teman Asosiasi Jalan Tol supaya nanti kalau memang masih ada yang penting kita tunggu gitu Pak, kalau *ndak* ada kita mulai karena kita hanya punya waktu satu hari ini.

Baik Pak Hamka mohon izin kita mulai ya, Pak Robert ya

F-P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Ya

KETUA RAPAT:

Siap

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita semua, sorry

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua

Yang saya hormati Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI

Yang terhormat Pengurus Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI)

serta para hadirin yang kami muliakan.

Mengawali Rapat Dengar Pendapat Umum hari ini marilah kita panjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas tanggung jawab kita dalam keadaan sehat dan walafiat yang kita hadiri baik secara fisik maupun secara virtual oleh Anggota Komisi V DPR RI.

Menurut laporan dari sekretariat komisi, telah hadir 25 anggota dengan 20 anggota menandatangani absen hadir secara fisik dan 5 anggota hadir secara, sorry 27 anggota, 7 anggota hadir secara virtual. Oleh karena itu sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib izinkan saya membuka Rapat Dengar Pendapat Umum pada hari ini dan sesuai ketentuan Pasal 26 Ayat (1), Rapat Dengar Pendapat Umum ini kami buka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIMULAI PUKUL 11.00 WIB)

Kami ucapkan terima kasih dan penghargaan kepada pengurus Asosiasi Jalan Tol Indonesia yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar pendapat pada siang hari ini, untuk memperoleh saran dan masukan dalam rangka penyusunan Perubahan Undang-Undang 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Bapak-bapak sekalian dari asosiasi pengusaha jalan tol, pertama saya menyampaikan permohonan maaf Pak sebagai Ketua Komisi yang seharusnya Bapak-Bapak ini hadir jauh-jauh hari dulu Pak ketika masih draf bahkan penyusunan naskah akademik ini sedang kita jalani. Namun demikian saya berharap Pak waktu penyusunan naskah akademik kami melibatkan Badan Keahlian DPR dan mudah-mudahan waktu itu dulu Badan Keahlian DPR juga sudah ada berkonsultasi dengan Bapak-bapak sekalian.

Oleh karenanya untuk memastikan supaya jangan sampai ada yang terabaikan termasuk *stakeholder* yang sangat penting ya, Bapak-bapak ini kan operator dari jalan tol tentu tidak boleh Pak hukumnya tidak terlibat dalam pembahasan revisi Undang-Undang tentang Jalan ini terkhusus ketika membahas poin tentang jalan tol, karena Bapak-Bapak lah yang paling tahu paling merasakan dan seterusnya, kami sebagai Anggota DPR wakil rakyat harus mendengar siapapun, rakyat Indonesia apalagi Bapak yang berkepentingan langsung dengan perusahaan-perusahaan yang Bapak pimpin terhadap undang-undang ini yaitu pengusaha jalan tol.

Oleh karenanya kami perlu mendengar Pak penjelasan secara seksama maksud dan tujuan undangan kami sampaikan pastilah sudah dipahami oleh teman-teman asosiasi yaitu terkait dengan pasal-pasal yang berkaitan dengan perusahaan jalan tol ya dalam revisi Undang-Undang tentang Jalan ini.

Saya sampaikan Pak ada beberapa isu yang mengemuka, yang pertama tentu bicara investasi kita, yang kedua soal divestasi, yang ketiga adalah soal masa konsesi, dan yang keempat adalah penetapan tarif Pak. Ini isu yang sangat ramai dibicarakan ketika kita membahas ini ada banyak masukan, pendapat, dan saran dari masyarakat, dari berbagai pihak kepada kami di Komisi V ini baik Pimpinan maupun anggota Panja revisi Undang-Undang 38 Tahun 2004 tentang Jalan ini.

Untuk mempersingkat waktu, dengan hormat saya persilakan juru bicara dari pengurus Asosiasi Jalan Tol Indonesia untuk menyampaikan paparannya sesuai dengan maksud undangan yang sudah kami sampaikan, dengan hormat kami persilakan Pak.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Baik terima kasih Bapak Pimpinan

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Mohon izin Pak sebentar saya interupsi, tolong diperkenalkan nanti Pak ya

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Ya

KETUA RAPAT:

Siapa-siapa yang hadir

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Siap

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Siap Pak, Saya ulangi

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

Selamat siang dan salam sejahtera untuk kita semuanya

Namo buddhaya dan juga salam kebajikan

Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI dan juga Bapak-Bapak Pimpinan dari Komisi V semuanya dan juga tak lupa kami muliakan dan hormati juga para Anggota DPR Komisi V dan juga temen-temen semuanya.

Mungkin nanti, maaf pertama-tama tentunya kami mewakili Asosiasi Jalan Tol Indonesia mengucapkan banyak terima kasih kepada Bapak Pimpinan dan juga para Anggota DPR Komisi V DPR RI atas kesempatan yang diberikan kepada kami untuk ikut menyampaikan masukan dan pandangan ATI mengenai Rancangan Undang-Undang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Mungkin kami informasikan sebelum kami kenalkan Pak, jadi ATI ini *holding*-nya ada 11, 11 *holding* dan BUJT nya Badan Usaha Jalan Tol nya itu ada 55, karena setiap ada usaha baru secara *by law* harus dibentuk anak usaha, itu ada 55 Badan Usaha Jalan Tol, *holding*-nya itu ada 11, 11 itu yaitu Jasa Marga Group, kemudian ada Astra Infra Group, ada Utama Karya, Translingkar Kita Jaya ini ada dari Kompas Group, kemudian Nusantara Infrastructure, Waskita Toll Road, Bangun Cipta Sarana, Citra Marga Group, Margabumi Matraraya, Jakarta Toll Road Development, dan Wijaya Karya Serang Panimbang.

Nah pada kesempatan ini mohon izin kami memperkenalkan Pak dari pengurus dan nanti yang hadir pada yang hadir juga langsung pada acara hari ini. Saya sendiri sebagai Ketua Asosiasi Tol Indonesia, nama saya Subakti Syukur, saya dari Jasa Marga Pak, kemudian di sebelah kanan saya

F – PDIP (Dra. SRI RAHAYU):

Izin Ketua, mungkin maskernya dilepas karena kita enggak tau.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Iya.

Mohon izin. Baik saya sendiri Nama saya Subakti Syukur saya dari Jasa Marga kebetulan jabatan saya di Jasa Marga Direktur Utama Jasa Marga, kemudian sebelah kanan saya mungkin silakan mengenalkan sendiri masing-masing ya, Nah ini Pak Adi Kris ini Sekjennya ATI, silakan Pak Adi.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Terima kasih Pak Bakti

Ibu-Bapak sekalian saya Kris Adi Sudiyono, sehari-hari dari Astra Infrastructure, CEO Astra Infra Toll Road Group Business, terima kasih.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Baik makasih.

Dan sebelah kiri saya bendahara dari ATI Pak Ramdani silakan Pak Ramdani.

BENDAHARA ATI (RAMDANI BASRI):

Selamat pagi Bapak-Bapak Ibu-Ibu.

Saya Ramdani Basri, CEO dari PT. Nusantara Infrastructure, di ATI posisi saya sebagai bendahara umum, terima kasih.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Baik terima kasih.

Demikian Bapak mungkin yang hadir juga lainnya supaya menghemat waktu ada dari juga yang bagian di *board* nya ATI yang membidangi masing-masing ada transaksi, ada pemeliharaan, dan sebagainya salah satu *board*-nya itu Bu Fitri Wiyanti yang perempuan Ibu-Ibu, nah ini juga *board*, kemudian Pak Kuncoro dari Utama Karya dengan Pak Alius, *eh* Pak Aloji mungkin Bapak kenal semua ya Pak Aloji, oh iya jadi Pak Kuncoro ya, kemudian Pak Septi, Pak Kuncoro ini dari Utama Karya, kemudian Pak Septiawan Andri dari Waskita, dan juga Pak Hasyim dari CMNP. Oh iya Pak Hasyim

F – P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pimpinan

KETUA RAPAT:

Iya silakan Sudewo

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Tolong disampaikan jabatannya dari masing-masing perusahaannya

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Baik kita

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pak Kuncoro misalnya jabatannya di Hutama Karya apa gitu, apakah Direktur Utama

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Mungkin satu-satu

KETUA RAPAT:

Gini Pak gini Pak begini biar enggak tek-tok ngomongnya, coba nanti langsung memperkenalkan diri dari perusahaan ini ini ya udah gitu aja ya

KETUA ATI:

Oke

KETUA RAPAT (SUBAKTI SYUKUR) :

Ya seperti tadi di pertama, silakan Pak

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Oke kita mulai dari Bu Fitri dulu silakan Bu Fitri, urut tadi

BIDANG KEBIJAKAN PENGEMBANGAN TRANSAKSI TOL ATI (FITRI WIYANTI):

Selamat siang Bapak-Ibu anggota dewan komisi V DPR. Saya Fitri Wiyanti, Direktur Operasi Jasa Marga, di ATI menjabat sebagai anggota pengurus bidang Kebijakan Pengembangan Transaksi Tol, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Yang sudah memperkenalkan diri tolong maskernya dipakai Pak ya.

BIDANG KEBIJAKAN PEMBANGUNAN ATI (KUNCORO):

Terima kasih Bapak Pimpinan, Anggota yang mulia.

Kenalkan nama saya Kuncoro, di ATI sebagai anggota bidang Kebijakan Pembangunan, di Hutama Karya kami dari Hutama Karya selaku Direktur Operasi 3 yang menangani pembangunan jalan tol di Hutama Karya, terima kasih Bapak-Ibu Anggota.

BIDANG INVESTASI ATI (SETIAWAN ANDI PURWANTO):

Baik terima kasih Bapak Ibu Pimpinan dan Anggota Dewan yang saya hormati, nama saya Setiawan Andi Purwanto, saya Direktur Utama Waskita Toll Road, di ATI menjabat sebagai pengurus bidang Investasi Pak, terima kasih.

DIREKTUR KEUANGAN CITRA MARGA (HASYIM):

Terima kasih Pimpinan, saya Hasyim dari grup Citra Marga Pak, Saya sebagai Direktur Keuangan di grup Citra Marga, terima kasih Pak.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Baik demikian Pak yang hadir kalau dari pengurus itu memang ada dua yang tidak hadir, Ibu Endang dengan Pak Suharmi, yang dari CMNP dan dari Lingkar Luar Jakarta W1.

Baik Bapak-Bapak Pimpinan dan juga Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Memang selama ini BUJT-BUJT yang dalam naungan ATI kami selalu berkomitmen untuk melaksanakan seluruh ketentuan dan aturan perundang-

undangan yang berlaku dalam penyelenggaraan jalan tol di Indonesia dan dalam hal ini sebagai bentuk dukungan terhadap program pemerintah dalam pembangunan infrastruktur. Juga sebagaimana yang kita ketahui bersama bahwa penyelenggaraan jalan tol di Indonesia dilakukan dengan skema Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha atau KPBU yang diikat dalam suatu perjanjian perusahaan jalan tol yaitu BPJT, dengan skema ini para investor melalui BUJT yang dibentuk dapat memperoleh hak konsesi untuk mengusahakan jalan tol selama jangka waktu tertentu sebelum selanjutnya kemudian dikembalikan pemerintah pada akhir konsesi.

Keberhasilan penyelenggaraan infrastruktur jalan tol sangat dibutuhkan oleh implementasi dari komitmen kerjasama yang dituangkan dalam BPJT tersebut tentunya seluruh klausul dalam BPJT memang harus juga *comply* terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk Undang-Undang tentang Jalan.

Di sini kami ATI sangat mendukung program-program pembangunan infrastruktur yang dicanangkan pemerintah dalam rangka meningkatkan konektivitas antar wilayah, memperlancar mobilitas dan distribusi barang dan jasa sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi serta memberikan pelayanan kepada masyarakat. Di sisi lain ATI juga perlu memastikan kesinambungan bisnis dan kondisi finansial perusahaan agar dapat terus *men-support* program-program pemerintah tersebut.

Maka dari itu ATI berharap Rancangan Undang-Undang tentang Jalan ini dapat membuat kebijakan yang jelas dan seimbang untuk memastikan kesinambungan industri jalan tol dan yang lebih penting lagi adalah menjaga iklim investasi jalan tol di Indonesia.

Nanti akan disampaikan detailnya langsung oleh Sekjen ATI, Pak Kris, tapi tetap nanti ada beberapa hal yang menjadi aspirasi ATI antara lain mengenai proses bisnis yang model konsesi, kemudian juga komponen penentuan dan penyesuaian tarif tol sebagaimana tadi Bapak Pimpinan juga sudah sampaikan semuanya sebenarnya mengenai konsep investasi, kelayakan bisnis jalan tol, dan juga tak lupa tentunya aspek keselamatan dan standar pelayanan minimal atau SPM (Standar Pelayanan Minimum).

Dengan perkembangan infrastruktur jalan tol di Indonesia yang meningkat cukup pesat memang kita rasakan banyak investor-investor baru yang tertarik dan berminat untuk masuk dalam bisnis ini baik dari sektor swasta maupun investor asing termasuk *Indonesian Authorities Investment* yang juga turut masuk berinvestasi di beberapa ruas jalan tol sehingga iklim investasi kita harapkan terus dapat kita jaga bersama. Perlu juga kami sampaikan bahwa BUJT, semua BUJT di bawah naungan ATI ini selalu berkomitmen untuk melaksanakan atau *comply* terhadap seluruh terhadap ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian yang dapat kami sampaikan sebagai pembuka Pak, selanjutnya silakan Pak Kris untuk menyampaikan yang sudah kita susun, nanti mungkin barangkali dari temen-temen BUJT yang lainnya juga ingin

menyampaikan karena ada beberapa tadi pengen langsung juga kami mohon izin juga ya Pak.

Baik mungkin sementara yang sudah kami rangkum dari Pak Sekjen, silakan Pak Sekjen.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik terima kasih Pak Bakti.

Bapak Pimpinan rapat yang kami hormati, Ibu-Bapak Anggota Komisi V yang saya hormati.

Mohon izin untuk menyampaikan beberapa poin-poin yang terkait dengan hal-hal yang seperti tadi disampaikan oleh Ketua ATI, yang pertama terkait dengan proses bisnis model konsesi dan masa konsesi. Karena ini juga menjadi subjek yang mungkin menjadi prioritas diusulkan dalam rencana revisi Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Yang pertama terkait kelembagaan, kewenangan pengaturan bisnis jalan tol. Kami melihat keberadaan kelembagaan yang terpadu dalam bentuk *Project Management Office* yang saat ini berada pada Kementerian PUPR memiliki tugas termasuk diantaranya mengatur perusahaan, penetapan tarif baik awal maupun penyesuaiannya, serta penetapan yang terkait dengan berakhirnya masa konsesi menurut kami memang dibutuhkan oleh pengusaha jalan tol untuk menjadi *single interface*.

Untuk itu sehubungan dengan Rancangan RUU Jalan yang mengatur tentang kewenangan pengaturan hal tersebut ada dalam kewenangan pemerintah pusat, intinya sepanjang terminologi itu konsisten bahwa ada PNO yang *dedicated* sehingga menjadi *interface* hubungan bisnis antara pengusaha dan pemerintah kami mendukung ketentuan tersebut. Dalam ketentuan tersebut memang tertulis terminologi pengaturannya diatur oleh pemerintah pusat, mungkin kami memerlukan kepastian apakah kewenangan ini masih tetap di bawah Kementerian PUPR seperti halnya saat ini ataukah ada lembaga lain yang menjadi PMO kemitraan antara pemerintah dan badan usaha.

Jadi dalam hal kelembagaan intinya kami memerlukan adanya kelembagaan yang *dedicated* sebagai *Project Management Office* program kemitraan badan usaha dan pemerintah untuk investasi jalan tol.

Aspek kedua yang juga menjadi prioritas untuk mendapatkan pembahasan terkait dengan perusahaan dan preservasi jalan tol. Konsep dan semangat preservasi ini memerlukan kepastian hukum karena biasanya model bisnis yang diberikan ke badan usaha sebatas pada pembangunan awal dan pengoperasiannya. Dalam hal pengoperasian ada kebutuhan preservasi jalan termasuk mungkin diantaranya melakukan proses rekonstruksi, dengan adanya kepastian hukum terkait dengan kewajiban

BUJT untuk melakukan preservasi termasuk di dalamnya rekonstruksi ini memberikan kepastian investasi bagi Badan Usaha Jalan Tol, bahwa tanggung jawab Badan Usaha Jalan Tol termasuk diantaranya pembangunan di awal, operasi, dan preservasinya. Jadi itu nanti akan masuk ke dalam *business plan* Badan Usaha Jalan Tol sehingga akan diperhitungkan dalam konsep investasi jalan tol ini.

Dengan demikian kami mengusulkan sekiranya ketentuan terkait dengan preservasi ini bisa diakomodasikan dan ditetapkan dalam ketentuan perundang-undangan yang lebih kuat.

Yang ketiga terkait dengan masa berakhirnya periode konsesi. Dalam ketentuan hukum, proses dan bentuk hukum perjanjian konsesi diatur dalam ranah hukum perdata. Dengan demikian kami mengusulkan pengakhiran konsesi ini menjadi ranah dan kewenangan PMO tadi dalam hal ini pemerintah yang diatur dalam perjanjian perusahaan jalan tol.

Dengan demikian mungkin usulan kita tidak perlu di dalam undang-undang secara *state* tertulis proses pengakhiran jalan tol, pengakhiran konsesi jalan tol, karena itu ada tertulis dalam perjanjian perusahaan jalan tol atau perjanjian konsesinya dan itu ada di dalam ranah hukum perdata.

Berikutnya terkait dengan masa konsesi. Dalam ketentuan Undang-Undang 38 2004, perusahaan jalan tol memiliki waktu masa konsesi untuk memenuhi pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar atas perusahaan jalan tersebut. Masa konsesi tersebut ditetapkan oleh pemerintah dan badan usaha dalam mekanisme tender yang transparan dan akuntabel. Saat ini ketentuan terkait dengan masa konsesi diberikan dalam waktu dan dapat diperpanjang sebagaimana disepakati dalam perjanjian perusahaan jalan tol.

F – P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pimpinan izin Pimpinan

KETUA RAPAT:

Iya silakan Mas Dewo

F – P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Apa yang disampaikan ini tidak selengkap dengan materi yang diberikan kepada kami

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Oh gitu

F – P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Tolong dilihat kembali, jadi kami mengikutinya menjadi bingung

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik Pak terima kasih

KETUA RAPAT:

Iya silakan-silakan dilanjut Pak

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Terima kasih, memang *anu* mungkin narasinya tidak satu persatu sama ya tapi intinya

KETUA RAPAT:

Nuwun sewu Pak, *nuwun sewu* Pak, kalau bisa Bapak lebih persingkat ya, kalau yang sudah normatif ya sudah gitu loh Pak tapi yang menjadi masalah bagi teman-teman pengusaha jalan tol ini apa

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik

KETUA RAPAT:

Kan draf pasti Bapak sudah terima kan?

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik

KETUA RAPAT:

Drafnya sudah terima kan Pak sudah dipelajari kan, nah dimana kelemahan yang menurut Bapak yang masih ada gitu loh

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik

KETUA RAPAT:

Dan pengen diperbaiki seperti apa

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Ya

KETUA RAPAT:

Kalau bisa Bapak ke DIM juga lebih bagus Pak, DIM sekian dari RUU ini, DIM sekian, DIM sekian, nah ini lebih bagus Pak kita bisa mengikutinya lebih mudah, silakan Pak.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik terima kasih

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pimpinan izin Pimpinan

Tapi apa yang disampaikan oleh asosiasi ini sangat bagus, yang saya maksud hanya soal penyampaian materi dengan pemaparannya, tapi apa yang disampaikan oleh Pak Kris itu sangat bagus sehingga menambah wacana kami tentang pembahasan revisi undang-undang ini, sangat bagus dilanjutkan saja menurut saya, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Mas, ini kan bahan kita sudah punya kan, nah kalau sekedar baca ini ya kita *it's okay* gitu loh, kan baca ini kan kita harus *compare*-kan juga dengan draf kan gitu, kan kita bicara nanti pembahasan.

Nah makanya saya lebih mau Pak kalau bisa ya, *it's okay* aja Bapak nanti sampaikan secara luas ya secara luas secara keseluruhan, nah kalau bisa kan lebih mudah supaya teman-teman ini paham nih Pak, di undang-undang ini diatur begini kami maunya begini, di undang-undang ini kami *it's okay* Pak ini ini ini, tapi manakala masih ada Pak yang belum dimasukin kami maunya kalau bisa ini juga diatur gitu loh a b c d. Jadi supaya kita nangkap ini kan dalam kita ini kan nangkap dalam konteks membahas undang-undang ini.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik

KETUA RAPAT:

Bukan belajar jalan tol Pak gitu loh ya Pak ya, makasih.

F-P GERINDRA (Ir. EDDY SAHTANA PUTRA M.T):

Izin-izin Pimpinan, terima kasih

Sebetulnya yang ingin saya dengarkan itu maksudnya didirikan ATI ini apa, ada visi dan misinya gitu, ya itu tadi sehingga ada kepentingan bersama dari pengusaha jalan tol mendirikan ATI untuk tujuan apa gitu, itu awalnya Pak, saya kira itu, bukannya membandingkan semua pasal-pasal kita, nanti itu Pak

KETUA RAPAT:

Silakan Pak silakan dilanjutkan Pak

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik terima kasih.

Nanti terkait dengan penjelasan ATI nanti saya kira akan disampaikan berikutnya. Saya melanjutkan terkait dengan masa konsesi, saat ini ketentuan terkait dengan masa konsesi maksimum adalah 50 tahun, sedangkan ketentuan terkait dengan periode konsesi ini sebenarnya diperhitungkan dalam kelayakan bisnis jalan tol itu sendiri. Jadi kalau seandainya tidak layak dengan masa konsesi 50 tahun, kami mengusulkan kemungkinan untuk bisa mendapatkan konsesi lebih dari 50 tahun, itu yang terkait dengan konsesi.

Lalu berikutnya terkait dengan pengendalian ODOL, denda, dan pelanggaran di jalan tol. Ketentuan ini belum diatur dalam undang-undangan dimana seperti kita ketahui saat ini kami menghadapi permasalahan adanya kendaraan yang *overdimension* dan *overload* ya, dan dampak dari kendaraan *overdimension* dan *overload* ini menyebabkan biaya operasi yang cukup tinggi karena menyebabkan kerusakan jalan dan biaya sosial terkait dengan kejadian-kejadian kecelakaan yang terjadi karena dampak dari *overload* dan *overdimension* ini. Kami mengusulkan dalam ketentuan undang-undang sekiranya memungkinkan adanya larangan bagi kendaraan ODOL masuk ke jalan tol

Yang kedua, kewenangan kepada Badan Usaha Jalan Tol untuk melakukan pemasangan peralatan-peralatan yang digunakan untuk melakukan pencegahan kendaraan ODOL tersebut masuk ke jalan tol dan sekiranya kendaraan tersebut atas inisiatif sendiri tidak bisa dicegah masuk memiliki konsekuensi denda bagi pengguna ODOL yang masuk ke dalam jalan tol tersebut. Mungkin ini perlu diatur dalam ketentuan undang-undang sehingga memiliki kekuatan hukum yang kuat.

Berikutnya terkait dengan tarif, komponen tarif ditentukan berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan tol, besarnya kebutuhan biaya operasi, keuntungan biaya operasi dan kendaraan dan kelayakan investasi. Kami mengusulkan ketentuan tarif ini perlu mendapatkan penegasan. Yang pertama terkait dengan perlunya adanya insentif yang memastikan bahwa ketentuan tarif ini bisa berjalan. Tarif jalan tol yang ada saat ini ditetapkan berdasarkan inflasi, sedangkan *business plan* yang saat ini dimiliki oleh Badan Usaha Jalan Tol kadangkala disesuaikan dengan pelaksanaannya tidak sesuai, contohnya di *business plan* penetapan tarif tol inflasinya diasumsikan 3%, tetapi di dalam pelaksanaannya di lapangan ternyata inflasinya 1%, nah sehingga perbedaan deviasi antara *business plan* dan realisasi inflasi di lapangan ini mempengaruhi kelayakan dari Badan Usaha Jalan Tol untuk investasi di jalan tol ini.

Yang kedua, penerapan tarif bisa saja dipengaruhi oleh kondisi sosial dan politik yang terjadi di lapangan, contohnya adalah ketika akan ada Pemilu kemungkinan bisa saja penyesuaian tarifnya ditunda, dengan demikian itu juga menyebabkan beberapa hal yang ikut mempengaruhi kelayakan investasi sebagaimana dituangkan dalam rencana usaha atau *business plan* para BUJT tersebut.

Kami mengusulkan sekiranya memungkinkan penyesuaian tarif reguler yang umumnya dalam ketentuan undang-undang ditetapkan adalah dua tahun tidak selalu harus menunggu penyesuaian dua tahun, tetapi juga

memiliki waktu-waktu lainnya yang memungkinkan adanya penyesuaian tarif ini untuk tadi mengakomodasikan situasi-situasi yang terjadi di lapangan.

Yang kedua, selain mereferensikan kepada inflasi kami juga mengusulkan adanya faktor lain dalam penentuan tarif yang kita sebut dengan inflasi khusus sektor jalan tol ya, karena kalau inflasi saat ini adalah inflasi berdasarkan kenaikan 10 bahan pokok yang kadang-kadang tidak relevan dengan jalan tol, sedangkan investasi terbesar jalan tol adalah sektor konstruksi karena di dalamnya ada proses konstruksi, lalu biaya operasi dan pemeliharaan. Jadi kami mengusulkan kalau sekiranya memungkinkan penetapan tarif jalan tol tidak semata-mata hanya berdasarkan inflasi yang general tetapi juga mengenakan inflasi khusus jalan tol sebagaimana mungkin saat ini terimplementasi di inflasi sektor konstruksi.

Yang ketiga terkait dengan konsep investasi dan kelayakan jalan tol, sebagaimana disebutkan kontribusi dan kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol selama enam tahun terakhir sudah berhasil membangun sekitar 1.640 kilo, dari perspektif investasi yang sangat dibutuhkan oleh badan usaha dan para investor jalan tol adalah kepastian dari sisi bisnis, dengan demikian ketentuan terkait dengan penyesuaian tarif setiap dua tahun serta pengaturan kelayakan terkait konsesi dan pengusahaan itu sangat diperlukan oleh kami kepastiannya para Badan Usaha Jalan Tol.

Yang kedua, dalam kondisi tertentu bisnis jalan tol yang membuat menarik bagi para investor adalah potensi untuk *upside* nya, *upside* itu kemungkinan ada risiko dan ada keuntungan tambahan. Nah dengan demikian atas asumsi-asumsi investasi tersebut, kami memohon untuk tidak dilakukan semacam *capping*, jadi hanya dialokasikan *return* nya umpamanya 10% habis itu di atas 10% di *cap*, itu bukan menjadi potensial *upside* para investor. Nah ini kita mengusulkan untuk potensi *capping* tidak dilakukan dalam hal ini.

Yang kedua, kami juga memerlukan insentif ya untuk menggairahkan investasi di bidang jalan tol tersebut, potensi insentif ini bisa dilakukan dengan kebijakan-kebijakan baik fiskal maupun moneter yang memungkinkan adanya potensi *upside* atas *return* tersebut. Kami menginginkan bentuk-bentuk insentif yang memberikan rangsangan bagi para investor terlibat di investasi jalan tol akan kami deskripsikan berikutnya.

Sedangkan untuk penolakan atau usulan penolakan dilakukan *capping*, argumentasi yang saat ini menjadi pemikiran kami adalah tingkat *return* yang saat ini ditawarkan ke investor memang sudah cukup baik ya tetapi perlu adanya upaya-upaya untuk melakukan proses investasi yang lebih efisien. Kekhawatiran kami kalau seandainya dilakukan *capping*, risiko dan *upside* itu tidak terjadi, itu akan menjadi *moral hazard* sehingga perilaku kami Badan Usaha Jalan Tol ketika melakukan pembangunan maupun operasinya berjalan tidak efisien.

Untuk itu kami menginginkan satu sisi ada insentif yang memberikan kepastian dari hal kelayakan investasi, lalu yang kedua kalau ada potensial

upside tidak dilakukan *capping* karena itu tidak meng-*insentify* bisnis dan iklim investasi di jalan tol, di luar itu adalah terjadinya *moral hazard* kami menjadi berperilaku tidak efisien.

Berikutnya yang terkait dengan audit kelembagaan, secara ketentuan undang-undang prinsip audit oleh lembaga sebenarnya kami mengikuti dan *comply* seperti yang digariskan oleh perundang-undangan. Diharapkan proses audit ini hanya berlaku dalam periode-periode tertentu dan tidak reguler untuk menghindari adanya *redundancy* dan audit yang saat ini juga sudah dilakukan oleh kami, beberapa perseroan sudah melakukan audit oleh auditor independen. Dengan demikian ketentuan terkait dengan audit oleh lembaga negara pada prinsipnya bisa diterima tetapi perlu ada pengaturan yang lebih jelas supaya tidak *redundancy* dengan proses audit yang saat ini sudah berjalan.

Usulan kami kalau sekiranya memungkinkan, proses audit oleh lembaga negara ini tidak diatur oleh undang-undang tetapi silakan diatur di peraturan yang lebih rendah karena menyangkut pelaksanaan *technical* pengaturan audit oleh lembaga negara.

Berikutnya beberapa usulan yang tadi saya sampaikan terkait dengan insentif yang kami butuhkan untuk meng-*encourage* dan memacu keterlibatan investor dalam investasi jalan tol.

Yang pertama, sebagaimana diketahui periode konsesi jalan tol akan diawali oleh masa pembangunan dan diikuti oleh masa operasi awal, baru akan masuk ke periode untuk pengembalian investasi. Pada saat masa-masa awal inilah Badan Usaha Jalan Tol mengalami kesulitan *cashflow*, untuk itu kami mengusulkan adanya insentif berupa pengurangan kewajiban penghasilan netto terkait dengan perhitungan pajak. Saat ini ketentuan terkait dengan pengurangan penghasilan netto untuk perhitungan pajak jangka waktunya adalah lima tahun, sedangkan periode *cash* defisiensi jalan tol umumnya lebih dari lima tahun bisa sampai 10 tahun. Kami mengusulkan sekiranya memungkinkan, insentif pajak dalam bentuk kompensasi kerugian fiskal bisa diperpanjang dari periode lima tahun menjadi 10 tahun sejak beroperasi. Alasannya adalah supaya kami memiliki waktu untuk memanfaatkan kerugian fiskal ini selama periode perusahaan atau Badan Usaha Jalan Tol ini belum mendapatkan *return* positif.

Yang kedua, kebijakan fiskal yang kami juga inginkan adalah terkait dengan kemudahan dan *cost of fund* suku bunga yang murah untuk membantu pendanaan pembiayaan investasi jalan tol.

Yang ketiga, ketentuan terkait dengan pembebasan atas pajak bumi dan bangunan selama jangka waktu tertentu, ini ada dikotomi di lapangan Ibu Bapak sekalian ketika sebelum adanya jalan tol pajak bumi dan bangunan di sekitar itu mungkin masih rendah, tapi ketika setelah dibangun jalan tol pajak bumi bangunan nya sangat menjadi tinggi. Nah itu sebabnya di satu sisi kita memang menjadi *driver* pertumbuhan ekonomi tetapi di satu sisi Badan Usaha Jalan Tol menanggung biaya PBB yang juga sangat tinggi. Sekiranya memungkinkan karena sebenarnya tadi proses keuntungan pemerintah

daerah atas nilai PBB yang semakin tinggi juga di *drive* karena keberadaan infrastruktur tersebut, kami mendapatkan *insentify* dalam bentuk pengurangan ataupun besaran pembebasan pajak bumi bangunan yang terkait dengan kebutuhan ROW Jalan tol.

Yang berikutnya usulan terkait dengan insentif investasi jalan tol, saat ini sektor jalan tol belum termasuk sektor yang mendapatkan fasilitas *tax holiday*, untuk pembangunan jalan tol di ruas-ruas tertentu tingkat kelayakannya kadang-kadang tidak memenuhi kriteria investasi baik dari sisi kelayakan ekonomi maupun kelayakan finansial. Untuk ruas-ruas jalan tol tersebut, kami mengusulkan untuk memasukkan sektor jalan tol sebagai sektor industri prioritas, industri pionir yang memungkinkan mendapatkan insentif pembebasan pajak atau *tax holiday*.

Lalu yang kedua, saat ini pembangunan jalan tol proses pengadaan barang dan jasa nya dikenakan PPN 10%, tetapi pajak PPN ini tidak bisa di *Net off* kan karena penghasilan atau pendapatan jalan tol tidak ada beban pajaknya sehingga proses *Net off* antara pajak masukan dan pajak keluaran tidak terjadi di industri jalan tol.

Dengan demikian total investasi kita itu adalah *including* PPN ya, sedangkan pendapatan kita tidak ada PPN-nya sehingga tidak terjadi faktor *Net off* pajak masukan dan pajak keluaran. Nah Kami mengusulkan kalau sekiranya pendapatan ataupun tarif tol tidak ada PPN-nya, maka di sisi investasinya di sisi pembangunannya pun tidak perlu dilakukan PPN sehingga tidak perlu terjadi *net off* antara pajak masukan dan pajak keluaran.

Terakhir terkait dengan divestasi, saya kira divestasi adalah bagian yang menjadi strategi Badan Usaha Jalan Tol, jadi masing-masing memiliki strategi bisnis yang disesuaikan dengan karakteristik dan strategi usahanya masing-masing. Pembatasan atas strategi ini dikhawatirkan akan mengganggu iklim investasi sehingga menjadikan sektor infrastruktur jalan tol akan terhambat kaitannya dalam upaya untuk menarik para investor masuk ke dalam investasi ini. Saat ini ketentuan terkait dengan divestasi diatur oleh masing-masing Badan Usaha Jalan Tol dan disesuaikan dengan Undang-Undang Perseroan Perbatas.

Kami mengusulkan sekiranya memungkinkan skema divestasi ini dikembalikan pada ketentuan strategi bisnis masing-masing dari Badan Usaha Jalan Tol dan tidak perlu diatur dalam undang-undang, dalam hal contohnya BUJT nya adalah BUMN ketentuan ini diatur oleh Undang-Undang BUMN itu sendiri, jadi tidak secara spesifik hanya mengatur divestasi di sektor jalan tol. Sedangkan hal-hal lain untuk BUJT diluar BUMN terkait dengan strategi dan divestasi ini sudah diatur dalam Undang-Undang Perseroan Terbatas ataupun anggaran dasar perseroan masing-masing.

Yang terakhir terkait dengan SPM, pada prinsipnya kami sangat mendukung pemenuhan dan evaluasi SPM ini menjadi hal yang sangat *critical* yang harus dilakukan baik dari sisi regulator maupun dari sisi Badan Usaha Jalan Tol. Dengan demikian pengaturan SPM seharusnya menjadi *concern* kita bersama yang harus dievaluasi secara berkala, pencapaian dan

pelaksanaannya. Kami mengusulkan karena SPM ini sangat *technical* sangat detail, sekiranya memungkinkan tidak diatur dalam undang-undang tapi bisa diatur oleh peraturan dibawahnya.

Lalu yang berikutnya memang betul perilaku akhir dari pelayanan kami adalah dibuktikan oleh kepuasan pelanggan tetapi mengukur kepuasan pelanggan ini akan sangat bias karena adalah persepsi. Untuk itu hal-hal yang memungkinkan nantinya sulit dilaksanakan di lapangan saya kira diusulkan untuk dimasukkan dalam ketentuan SPM tapi dalam peraturan dibawahnya. Kami juga mengusulkan karena SPM ini juga ditentukan oleh faktor-faktor di luar kendali kami diantaranya adalah tadi perilaku masyarakat yang masih memiliki kendaraan *overload* dan *overdimension*, untuk itu pemenuhan SPM-nya juga memerlukan keterlibatan *stakeholder* terkait lainnya.

Kami setuju sekiranya pemenuhan dan kinerja SPM ini menjadi *public information* sehingga yang akan terus kami beritahukan ke publik atas pencapaian kriteria SPM di jalan tol.

Ibu-Bapak dan Pimpinan sidang yang saya hormati, secara garis besar demikian adalah poin-poin yang kami sampaikan untuk menjadi masukan dan pertimbangan pihak DPR ketika melakukan pembahasan atas Rancangan Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Di lampiran kami juga sertakan beberapa hal yang terkait dengan detail sekiranya nanti mungkin diperlukan penjelasan-penjelasan dan argumentasi yang mendukung atas poin-poin yang disampaikan tadi. Saya kembalikan kepada Pak Ketua untuk melanjutkan acara ini.

Terima kasih.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Baik terima kasih Pak Kris.

Demikian Pimpinan Rapat dan juga Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI serta Anggota Dewan yang kami hormati yang telah kami sampaikan.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Demikian penjelasan dari Asosiasi Jalan Tol Indonesia terkait dengan beberapa pasal yang masih kita tunda pembahasannya dengan pemerintah terkhusus terkait dengan perusahaan jalan tol.

Sebelum saya ke anggota, kita hari ini Pak bukan tanya jawab Pak ya kita hari ini kan mendengarkan, RDPU itu mendengar Pak ya, jadi bukan RDP ini RDPU, sifatnya kita mendengar dari teman-teman masukan, pendapat dari ATI tadi adalah bahan bagi kita untuk membahas undang-undang itu. Tentu ini jadi bahan bagi kami Pak ya tambahan bagi kami untuk membahas ini nanti supaya mendengarkan juga saran masukan dan pendapat dari teman-teman nanti.

Saya lebih dulu ke Pak Ridwan sebagai Ketua Panja Pak, nanti Ketua Panja nya kan, Pak Ketua Panja Undang-Undang revisi Undang-Undang ini Pak Ridwan Pak beliau dari Fraksi Golkar ya, jadi nanti beliau yang selama ini apa beliau yang selama ini memimpin pembahasan undang-undang ini, mungkin Pak Ridwan ada beberapa hal yang ingin disampaikan dengan teman-teman ATI, saya persilakan Pak Ridwan.

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

Terima kasih Pak Ketua.

Assalamualaikum warahmatullah wabarakatuh

Yang saya hormati Pak Ketua, Pak Robert Rouw sebagai Wakil Ketua, teman-teman Komisi V, kemudian dari pengurus ATI ya makasih sudah hadir pada kesempatan ini.

Tadi sudah sangat jelas disampaikan oleh Pak Ketua bahwa kita memang ingin mendapatkan aspirasi, karena pada dasarnya sebenarnya kita wakil rakyat bagaimana mau mengimplementasikan sebuah kegiatan melalui undang-undang, tentu tidak hanya kita memperjuangkan kepentingan rakyat secara menyeluruh tetapi terkhusus juga kepada para pengusaha-pengusaha jalan tol yang bergabung kepada ATI ini.

Tadi kita sudah dengarkan sebenarnya hal-hal yang penting juga kita lihat selama ini adalah persoalan investasi ya, kemudian apa namanya atau divestasi misalnya, konsesi itu, yang juga terdapat di dalamnya itu ada ketentuan tarif tol, penyesuaian tarif tol yang dua tahun ya dua tahun sekali ya penyesuaian itu.

Kemudian juga adalah pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), aspek keamanan di jalan tol, termasuk penugasan BUMN dari pemerintah untuk pembangunan jalan tol, IMB saya tidak bernilai atau tidak berkomersil atau tidak menguntungkan. Ini sama sekali yang kami tidak dapatkan tadi informasi sebenarnya yang terakhir, yang lain semuanya sudah kita dapatkan informasi itu dari PU juga sama, bahkan saya mencurigai bahwa antara ATI dengan PU ini ada kesamaan pandang saya lihat, mungkin saya tadi malam sudah ada konco-konco minum kopi secara bersama-sama mungkin ini.

Saya kira cukup baik Pak Ketua apa yang mereka sampaikan, ada beberapa harapan tentu harapan juga itu bisa kita tangkap secara ini nanti kita manfaatkan kalau itu bermanfaat buat rakyat dan bermanfaat buat bagi para pengusaha jalan tol itu sendiri. Barangkali nanti para Anggota lah yang akan memberikan apa namanya pemikiran-pemikiran juga tentang itu.

Pak Ketua saya kira hanya itu yang saya ingin sampaikan Pak Ketua, sekali lagi terima kasih kepada ATI yang telah memberikan masukannya sebagai bahan-bahan kami untuk kita masukkan dalam penetapan penyusunan undang-undang dari DIM per DIM karena sekarang ini terakhir ini kita adalah tinggal kita menangani persoalan jalan tol saja, yang lain kita sudah sepakat semua dari pemerintah, kecuali jalan tol yang masih belum, nah sehingga kita terlupakan kemarin tidak mengundang ATI ini untuk kita mendapatkan informasi-informasi yang akurat, dan hari ini data informasi yang diberikan kepada kami adalah sangat akurat, baik sekali, dan terukur dan karena itulah masukan yang berharga pada kesempatan ini kami ucapkan terima kasih sebesar-besarnya.

Barangkali itu Pak Ketua, terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullah wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Baik terima kasih.

Saya persilakan lagi ke ada anggota lagi mungkin ada memberikan tanggapan, Pak Irmadi silakan.

F-PDIP (H. IRMADI LUBIS):

Terima kasih Pimpinan

Yang saya hormati Pimpinan, rekan-rekan Anggota Komisi V, dan ada pengurus ATI.

Jadi begini Pak, kita kan apa tahu begitu pentingnya jalan tol ini, kita tahu *problem* kita bangsa ini yang paling utama dalam bidang investasi adalah besarnya tingginya biaya logistik dan kemudian terbatasnya ataupun terhambatnya penyebaran daerah tujuan investasi.

Oleh karena itu jalan tol itu sangat kita penting kan, oleh karena itu kita juga bermaksud undang-undang ini adalah undang-undang yang memang tidak menurunkan minat orang untuk berusaha di jalan tol, ya di siamping tidak mencederai hak-hak rakyat.

Oleh karena itu saya cuma ini saya Pak, kita sudah masuk mau masuk ke Tim Perumus dan Timsin, tolonglah kalau bisa kami segera Bapak

masuk seperti yang diminta oleh Ketua tadi oh pasal ini loh pasal ini, yang pajak-pajak itu jangan Pak, itu bukan materi muatan di sini yang soal PPh soal ini soal PBB itu bukan materi muatan ini dalam pengoperasian, itu di materi muatan undang-undang lain tidak bisa kita masukin kemari.

Hanya itu aja Pak tolong yang khusus jalan tol Bapak kasih ini ini kurang Pak ini jadi sehingga Bapak dari segi usaha bagaimana kemudahan apa gairah usaha, kemudahan usaha, dan kami tugas kami bagaimana kira-kira untuk melindungi kepentingan masyarakat.

Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Ya, Pak Dewo silakan.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Terima kasih Pimpinan.

Saya sangat bersyukur bisa bertemu dengan Asosiasi Jalan Tol saat sekarang ini, kehadirannya sangat penting bagi kami untuk penyempurnaan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, karena saat sekarang ini memang kami sedang melakukan pembahasan tentang undang-undang itu.

Kalau asosiasi yang hadir sekarang ini saya lihat itu adalah semua putra bangsa saya berharap asosiasi bisa lebih eksis mengembangkan usahanya sehingga kehadiran pengusaha-pengusaha jalan tol itu bisa mempercepat melakukan akselerasi membantu pemerintah dalam pencapaian target jalan tol sebagaimana yang direncanakan oleh pemerintah dalam hal ini Kementerian PUPR.

Mungkin asosiasi sudah tahu bahwa di tahun 2024 target yang ingin direalisasikan oleh Kementerian PUPR itu sepanjang 4.160 km, asosiasi pasti sudah sangat tahu itu, saya baru saja mungkin tahu tapi kalau asosiasi pasti sangat tahu. Nah bagaimana asosiasi ini membangun satu *trust* kepada pemerintah maupun kepada masyarakat supaya bisa lebih eksis dalam merealisasikan jalan tol, karena kehadiran jalan tol ini sangat penting dalam pertumbuhan dan perkembangan perekonomian secara nasional baik daerah maupun nasional.

Masuk dalam satu materi, apa yang ingin kami bahas dalam pembahasan revisi undang-undang memang kami punya prinsip sebagaimana yang disampaikan oleh Ketua ATI bahwa ada satu keseimbangan antara kepentingan pemerintah, antara kepentingan swasta, dan juga kepentingan rakyat ada satu keseimbangan itu. Kami tidak hanya ingin bagaimana rakyat senang rakyat puas tapi justru menghambat investasi, juga tidak ingin ada satu perlambatan perekonomian secara nasional. Yang

kita pikirkan di sini adalah bagaimana melahirkan satu peraturan perundang-undangan pasal demi pasal ayat demi ayat itu secara jelas bisa dijadikan pedoman oleh semua *stakeholder* yang terkait dengan jalan tol tetapi juga ada satu keseimbangan. Jadi apa yang diinginkan oleh asosiasi itu sebenarnya menjadi pemikiran kita bersama.

Kemudian bagaimana supaya iklim investasi ini bisa tumbuh dan berkembang ya itu menjadi satu persoalan yang tidak bisa dipisahkan dengan semangat kita semua, jadi kita juga menyerap apa yang disampaikan oleh asosiasi yang secara detail tadi disampaikan, seperti misalnya yang disampaikan oleh Sekjen Asosiasi, bahwa pengawasan dalam masa konstruksi maupun saat operasional itu yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, BPJT, dan BUJT sudah dianggap cukup, ini menurut penilaian saya berbeda dengan kenyataan yang di lapangan, dianggap cukup itu kalau hasilnya itu konstruksinya baik, sementara konstruksi jalan tol di sana-sini itu sangat tidak baik, saya katakan sangat tidak baik karena sebenarnya ini ilmu gampang ya ini ilmu mudah, uangnya ada, ilmunya ada, teknologinya ada tapi mengapa konstruksi jalan tol di sana naik di sana sini itu tidak memuaskan.

Nah kalau ini dianggap cukup itu pasti terjadi sesuatu penilaian yang berbeda, kalau dari asosiasi mengatakan bahwa hasil dari produk itu adalah memberikan kepuasan kepada pelanggan, sementara kepuasan pelanggan itu sifatnya subjektif itu salah gitu. Kepuasan lalu lintas itu tidak subjektif, coba badan usaha melakukan satu survei secara ilmiah ya kemudian ya tentu saja dengan profesionalitas yang tinggi dalam survei itu tentu penilaian lalu lintas penilaian masyarakat terhadap jalan tol itu valid tidak akan subjektif ya, sementara sekarang ini kalau saya menilai meskipun ini tidak secara ilmiah ya saya mendengarkan saya sebagai wakil rakyat kan selalu mendengarkan apa menjadi keluhan masyarakat apa yang menjadi tuntutan masyarakat. Yang kami dengar jalan tol dan saya sendiri merasakan bahwa konstruksi jalan tol di sana-sini kurang baik, kalau standarnya adalah SPM itu antara penilaian pemerintah atau institusi tertentu dengan masyarakat itu sangat berbeda, dalam kondisi jalan tol di sana sini yang rusak yang mungkin menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan selama ini, itu sudah dianggap baik oleh pemerintah tapi oleh publik tidak, tapi oleh publik tidak.

Maka apa yang disampaikan oleh asosiasi bahwa pengawasan oleh Dirjen Bina Marga, BUJT, BPJT ini saya anggap belum cukup, ini perlu ada satu diskusi karena apa karena kami akan berbicara dengan pemerintah ya akan berbicara dengan pemerintah, mana yang harus kami sampaikan harus kami lanjutkan dan mana yang tidak.

Kemudian yang terkait ODOL, penilaian yang bagus memang semangatnya baik kalau ODOL tidak boleh masuk dalam jalan tol dan secara teknis tadi Sekjen Asosiasi sudah memberikan suatu gambaran teknisnya harus begini harus begini sampai ODOL tidak boleh masuk bilamana terpaksa masuk dia harus beri sanksi itu saya setuju. Tetapi perlu diketahui oleh asosiasi bahwa ODOL ini bukan ranah kami untuk membahas dalam konteks Undang-Undang Jalan, ODOL ini konteksnya adalah Undang-Undang Lalu Lintas Undang-Undang Lalu Lintas. Jadi nanti ada sesi sendiri *Insyallah* di

tahun depan ada satu pembahasan tentang revisi Undang-Undang Lalu Lintas, tapi apa yang disampaikan oleh asosiasi itu menjadikan masukan kami dalam rangka ke depan.

Kemudian saya sependapat dengan Pak Irwandi ya kalau ada sesuatu beban tertentu ya yang diterima oleh asosiasi oleh pengusaha misalnya akibat jalan tol ada kenaikan PBB di sekitar jalan tol itu, untuk sementara tidak ada satu kompensasi atau PPN juga material yang masuk tidak ada satu kompensasi yang diterima oleh jalan tol bahwa itu harus bebas dengan PPN dan semacamnya yang disampaikan oleh asosiasi itu, kalau itu nanti diperhitungkan semuanya dengan cara semacam itu kembali lagi berpikirnya adalah setia terhadap pengusaha, dan tuntutan akan menaikkan tarif, menaikkan tarif itu sesuatu yang memberatkan masyarakat, kalau masyarakat juga tidak berminat masuk jalan tol oleh karena tarifnya tinggi itu juga akan memperlambat investasi, memperlambat tumbuhnya investasi jalan tol di Indonesia.

Jadi hal yang semacam ini yang sekarang ini berjalan saja dengan pembebanan itu kemudian ke *output*-nya adalah berupa tarif tertentu itu saja masyarakat teriak apalagi kalau misalnya semua yang diharapkan oleh asosiasi itu kami respon tentu akan lebih berat lagi kalau tarif yang diterima dibebankan kepada masyarakat, dan saya yakin itu tidak bagus bagi jalan tol juga pengusaha jalan tol.

Yang selanjutnya adalah apakah asosiasi sudah melakukan satu survei begitu karena kepentingan pengusaha jalan tol itu adalah bagaimana ruas jalan tol yang menjadi konsesinya itu *traffic*-nya sangat tinggi begitu ya IRR nya naik naik begitu ya, sementara banyak sekali masyarakat yang menyampaikan kepada kami bahwa kendaraan-kendaraan itu tidak begitu tertarik untuk masuk jalan tol, dia lebih baik melalui jalan reguler itu, oleh karena faktor tarifnya mahal atau apa begitu kan, terkait dengan tarif saja menjadi keluhan mereka tapi apakah apa yang menjadikan keluhan masyarakat itu menjadi sesuatu yang *real* atau tidak ini penting bagi pengusaha jalan tol penting pengusaha jalan tol untuk melakukan survei untuk melakukan survei, semuanya itu harus didasarkan satu data tidak didasarkan pada satu asumsi begitu. Kalau didasarkan satu asumsi nanti jadinya juga tidak akan akurat dalam kita mengambil satu kebijakan.

Jadi penting bagi asosiasi untuk melakukan hal-hal yang semacam ini, kita tidak hanya berbicara bagaimana supaya DIM ini yang ini yang kita rubah ini yang kita perbaiki ini yang kita rubah dengan ini semuanya nanti akan mengerucut juga mana yang akan kita rubah, mana yang akan kita sempurnakan.

Jadi soal divestasi, divestasi apa yang diminta oleh pengusaha ya supaya ini tidak diatur oleh undang-undang ya, dikembalikan kepada pengaturan bisnis badan usaha yang menurut saya, saya setuju juga saya setuju karena tapi apapun nanti dalam pengaturan itu pemerintah juga ingin kita dengarkan bagaimana argumentasinya sampai terjadi divestasi misalnya seperti itu. Jadi kita tidak ingin campur tangan terlalu detail dalam bisnis Badan Usaha Jalan Tol tetapi hanya ingin tahu saja.

Persoalan tarif ini memang perlu ada satu pembicaraan khusus antara pemerintah dan kami karena memang ini terkait dengan kepentingan publik, tapi prinsip daripada kami adalah menjaga keseimbangan dengan satu pijakan regulasi yang tepat begitu.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Terima kasih Mas Dewo

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

Izin Pimpinan

KETUA RAPAT:

Sudah sangat dalam dan mendalam

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

Izin Pimpinan

KETUA RAPAT:

Silakan Pak Hamka

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

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Pimpinan dan seluruh Anggota Panja yang saya hormati.

Bapak-bapak dari pengurus ATI yang saya hormati

Pertama tentu saya selaku panja, Anggota Panja, tentu berterima kasih atas informasi yang diberikan kepada kami hari ini sehingga menambah wawasan kami di dalam memfinalkan undang-undang yang kita bahas sekarang.

Namun demikian saya ingin sedikit mendalami mengenai tawaran ataukah permintaan mengenai konsesi. Konsesi diharapkan lebih dari 50 tahun, ya kalau menurut saya Pak ya kita juga harus *fair* ya dan juga saya juga bisa memahami kalau di dalam paparan Pemerintah itu adalah ada *negative period*, ada *payback period*, dan ada *enjoyment period*.

Nah *enjoyment period* inilah antara 18 sampai 50 tahun bagi perusahaan yang layak secara ekonomi, bagi yang tidak layak pasti tidak bisa, kan seperti itu Pak. Bagi yang tidak layak aksi korporasi yang menentukan, saya ingin masuk kepada persoalan itu utamanya BUMN Karya saya kaitkan nanti ke belakang mengenai divestasi. Saya ingin mengetahui lebih jauh model divestasi yang diinginkan khusus BUMN ya, BUMN ini sebagai BUJT, langkah korporasinya mendivestasi terhadap portofolio usaha ini itu seperti apa, nanti sebentar yang terakhir itu.

Nah saya ingin mengatakan bahwa memang kita harus perlu memikirkan masa konsesi, itu yang saya konsen dalam pembahasan undang-undang ini, dan kita juga mengapresiasi pengusaha jalan tol yang Pak Dewo tadi sudah sampaikan dan Bapak juga sudah tau persis apa 4.165 kilo yang harus dicapai pada tahun 2024. Daya tariknya apa tentu harus disiapkan oleh Pemerintah.

Nah menarik untuk kita bahas mengenai konsesi ini, saya juga tidak sependapat kalau ini sama rata Pak, makanya di dalam undang-undang itu ada yang namanya pembangunan dan pengembangan, kita *mix* nanti disitu. Mungkin ada yang layak konsesi nya yang layak, tetapi harus mengkompensir pada konsesi yang tidak layak secara ekonomis, kita juga tau bahwa IRR misalnya 10% keatas itu sudah layak lah 8% masih layak lah, yang tidak layak misalnya yang dikerja Hutama Karya karena itu adalah penugasan, itupun juga pertanyaan bagaimana cara mendivestasi usaha dari Hutama Karya itu kalau Dirut Hutama Karya Pak Budiharto malah mendefinisikan divestasi itu menjual Pak, konsesinya.

Ya *exercise* Pemerintah kemarin misalnya menyamakan seperti konsorsium investasi kereta api Jakarta-Bandung, jadi konsorsium empat BUMN misalnya seperti itu. Tapi kalau penugasan yang selama ini Bapak terima dari *sorry* dari Hutama Karya dari BUMN Cipta Karya, *eh* apa namanya Karya, itu sudah banyak sangat apa namanya pnpn apa namanya modal negara yang masuk, saya mohon maaf Pak karena setiap tahun Bapak dikasih, saya di badan anggaran Pak PMN, sedih juga sebenarnya padahal sudah ada INA, harusnya INA berlaku apa namanya melakukan tindakan korporasi.

Nah ini catatan saya dan Pimpinan nanti barangkali kita mencoba melihat ini Pak ya, saya paham lebih panjang masa *enjoy*-nya itu lebih enak ya siapa sih yang tidak mau untung banyak ya, itu catatan yang pertama ya.

Catatan yang kedua ODOL tadi saya kira sudah jelas itu ada ketentuannya lah juga nanti ya di Undang-Undang Lalu Lintas juga nanti akan diperkuat mengenai ODOL ini, itu yang terjadi sebenarnya akan kita bahas juga Undang-Undang Lalu Lintas undang-undang nomor berapa yang akan kita rubah juga dan saya kira nanti disitu juga masuk, setuju kalau masalah ODOL ini ya.

Kemudian selanjutnya tadi mengenai insentif investasi, mohon penjelasan lebih detail mengenai potensi *upside* yang Bapak kemukakan tadi. Karena itu menjadi daya tarik tersendiri juga ya, karena kita ini memang mengharapkan peran Bapak-Bapak ini cukup diharapkan oleh Pemerintah untuk mencapai target pembangunan jalan tol itu, *upside* itu dalam konkritnya seperti apa gitu loh. Itu kan menjadi daya tarik sehingga Bapak-Bapak semua bisa apa namanya terjun di bisnis jalan tol ya. *Sweetener* dalam konkritnya *sweetener* yang Bapak inginkan seperti *upside* tadi itu seperti apa sih konkritnya ya, sehingga kita bisa memasukan atau merumuskan hal-hal yang bisa menarik investasi-investasi dari luar atau dari Bapak-Bapak yang bertindak sebagai BUJT ya.

Kemudian audit Pak, saya ingin menyampaikan di tempat ini mohon maaf Utama Karya misalnya, hasil audit dari BPK ya Pak ya, kalau Bapak tadi mengusulkan ini auditnya ada beberapa usulan ini, ada angka yang sangat material dari hasil temuan BPK yang Pak Menteri paparkan di sini dari hasil temuan itu tinggi Pak, tidak usah saya sebut angkanya. Hasil temuan itu terhadap konsesi segmen I dan segmen II dan seterusnya, ada temuan loh Pak. Jadi kita juga harus hati-hati didalam masalah konsesi ini Pak, apa yang harus kita lakukan karena ini diaudit oleh pemerintah ya Pak ya, jadi yang saya dapatkan dalam laporan BPK yang Pak Menteri PUPR paparkan di tempat ini ada sedikit masalah dalam temuan itu dan material jumlahnya ya.

Yang terakhir Pak, tadi saya ke divestasi, ini modelnya seperti apa divestasi khususnya BUMN ini karena rasa-rasanya tiap tahun saya sudah tujuh tahun di badan anggaran tiap hampir tiap tahun ini yang tertinggi sebenarnya PMN yang diberikan kepada BUMN, tapi kita paham ya ada kegiatan mendesak dan merupakan penugasan.

Nah kalau *statement* dari Ketua atau Direktur Utama di sini mengatakan kalau kami tidak *me-recycle* ya ruas beroperasi setiap tahun akan ada defisit kas, ini *statement* Direktur Utama, ini akan ditutup dengan pinjaman, kan kasihan BUMN nya. Nah ini juga menjadi pemikiran kita sebentar ini, bagaimana sih Utama Karya dalam portofolio bisnisnya ya ini bisa melakukan aksi korporasi yang tanpa melanggar ketentuan BUMN, ketentuan Undang-Undang BUMN, istilahnya Direktur Utama di sini adalah menjual Pak, divestasinya itu menjual, konsesi itu kepada pihak lain, kita harus mengerti betul definisi divestasi masing-masing BJUT ini.

Karena ini yang rame Pak, Presiden sendiri juga kadangkala mengatakan dijual baru bangun lagi kan begitu Pak ya. Aksi korporasi yang saya harapkan bisa dijelaskan di sini dari BUMN itu seperti penugasan aksi korporasinya seperti apa yang melakukan divestasi, menjual kan, bukan menjual saham, menjual portofolio bisnisnya dalam bentuk jalan itu tadi iya kan Pak karena Bapak sudah masukkan dalam neraca itu sebagai aset konsesi itu kan, beda kalau misalnya kalau kemarin pemerintah membentuk suatu konsorsium beda ya kan Pak, kemarin ada pemerintah memberikan simulasi divestasi kalau divestasi katanya tidak merugikan itu belum saya sependapat karena ada BUMN disitu.

Ya ini ini kira-kira Pak, perlu dibedakan antara divestasi yang dilakukan oleh konsorsium ya perusahaan yang menangani BUJT dengan BUMN. Karena saya menganggap kalau BUMN itu mengerjakan usaha jalan tol itu pada umumnya penugasan karena didukung dengan PMN ya.

Oleh karena itu divestasi dalam bentuk penjualan, saya sependapat dengan Dirutnya Bapak, ada divestasi tentu kalau misalnya konsorsium ya saham masing-masing kan.

Nah saya kira ini saja masukan-masukan yang saya bisa berikan mudah-mudahan bisa ditanggapi apa-apa yang saya inginkan tadi karena tentu kita duduk di sini mau membantu pemerintah mau membantu rakyat agar supaya target-target pencapaian itu bisa kita capai dengan baik.

Saya kira itu Pak Ketua, terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullah wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Baik teman-teman sekalian saya mengingatkan kembali kita hari ini kan RDPU sifatnya mendengarkan masukan sebagai bahan, dan teman-teman tadi sudah menyampaikan kepada kita masukan-masukan setelah tentunya teman-teman sudah melihat draf dari RUU ini, tadi pendalaman sudah dilakukan oleh Pak Hamka dan Pak Dewo saya rasa sangat luas sekali ya walaupun sebetulnya cukup kita mendengar saja Pak untuk hari ini dan itu jadi bahan bagi kami ya.

Masih ada yang mau bicara Pak? cukup ya? cukup ya? jangan panjang-panjang Mas, ini kan kita bukan RDP ini.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Siap, tapi ingin rasanya asosiasi juga ingin mendapatkan tanggapan dari kami Anggota ada beberapa yang memang belum kami komentari, saya dengan Pak Hamka sudah cukup luas tapi kayaknya masih ada yang kelewatan.

Yang pertama adalah bahwa asosiasi menginginkan ada satu kepastian yang diatur dalam regulasi, selama ini hanya pembangunan dan pengoperasional, tapi preservasi tidak jelas ya kan maka ini akan menjadi poin kita ini penting bagi kami untuk kami diskusikan.

Yang kemudian kalau dari dari BUJT menginginkan ada satu *tax holiday* insentif berupa *tax holiday*, kemudian tidak ingin ada beban pajak di sekitar jalan tol, kemudian juga ini tidak adil kalau suplai barang material kena pajak tapi itu tidak kita dalam pelaksanaan konstruksi.

Coba apakah keinginan BUJT ini kemudian keinginan asosiasi ini sudah diimbangi dengan satu *exercise* begitu bahwa apabila ini lepas dari pembebanan dari dan ada *tax holiday*, tarif tol menjadi berapa realistis atau tidak, itu penting gitu kan, jangan menjadi ini kan menjadi satu momok ya bahwa ini seolah-olah menakutkan bagi pemerintah maupun DPR RI untuk menyetujui permintaan itu, tetapi kalau misalnya dari asosiasi itu sudah punya gambaran bahwa ini yang diharapkan poin-poin itu tadi tarif tol akan naik sekian persen mungkin kami juga bisa berpikir sampai ke situ.

Kemudian yang berikutnya bahwa asosiasi menginginkan ada inflasi khusus tidak inflasi general ya kan bahwa itu hanya terkait dengan faktor-faktor konstruksi begitu, kalau ini mungkin dari kami keberatan karena apa karena ini juga kaitannya dengan publik, publik itu juga terkait dengan situasi dan kondisi kehidupan sehari-hari yang tidak hanya terkait dengan sektor konstruksi ya, tetapi itu bisa di-*compare* bilamana memang asosiasi melakukan *exercise* pula.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, masih ada? karena sudah jam 12 lewat nanti kita dalam saja bahan dan penjelasan tadi dari teman-teman ATI baru kita nanti lihat pasal demi pasal yang ada, saya hanya sedikit mau menambahkan saya terkait dengan penugasan.

Hutama Karya sebetulnya tidak perlu terlalu khawatir Pak dengan penugasan itu kan sudah diatur sebetulnya di Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 ya Pak ya tentang Cipta Kerja, di Pasal 66 Pak Undang-Undang Cipta Kerja itu, itu kan ada di poin 4 Pak, di Ayat (4) itu kan berbunyi apabila penugasan tersebut secara finansial tidak *visible*, pemerintah pusat harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan, makanya sudah di-*cut* di undang-undang Pak penugasan ini.

Jadi ini terkait dengan Undang-Undang BUMN Pak, jadi negara boleh memberikan penugasan khusus kepada BUMN ya yang risikonya ditanggung oleh negara Pak di sini. Nah ini nanti mungkin coba kita lihat ya dalam

konteks jalan tol saya sudah bicara tadi dengan TA Pak nanti kita akan apa namanya akan kita bicarakan disitu di apa perlu kita masuk di pasal atau tidak, tapi kalau menurut saya kan sudah rigid diatur di undang-undang ini Pak, karena Undang-Undang Cipta Kerja ini juga mengikat Pak, mengikat walaupun kita masukan di Undang-Undang Perubahan Undang-Undang Jalan ini, itu hanya mempertegas saja terkait dengan hal itu gitu loh Pak, tapi padahal hal itu sudah diatur di undang-undang lain gitu loh, sehingga negara memberi tugas dan risikonya seperti apa ya sudah rigid diatur di, saya tadi baru lihat Pak ini baru dapat saya coba cari tadi referensinya ya, kalau BUMN ditugaskan semua di tempat yang kering-kering bangkrut semua nanti BUMN kita Pak, yang bangkrut bukan BUMN Pak, rakyat, orang duit rakyat juga kok BUMN punya kan gitu.

Jadi saya rasa begitu Pak Ridwan ya

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

Siap

KETUA RAPAT:

Baik Bapak-Ibu sekalian, terima kasih Pak dari Bapak-Bapak dari ATI Pak ya sudah meluangkan waktu hari ini tentu ini sangat berharga bagi kami ya, ini semua bahan sudah kami terima Pak ya, keluh kesah Bapak-Bapak sudah ada di sini semua kami pastikan, harapan dan keinginan Bapak-Bapak juga sudah ada di sini semua Pak ya, yang memungkinkan tentu kita akomodir Pak ya Pak, namanya kan kalau ATI ini kan apa namanya fiturnya kan bisnis Pak, jadi karena fiturnya bisnis tentu kalau Bapak bicara keuntungan di depan kami itu wajar lah kan ya mudah-mudahan bisa untung lebih gede kan gitu Pak ya. Nah jadi wajar lah Pak jadi nggak ada yang salah Pak gitu loh.

Jadi kalau memungkinkan untuk mendorong investasi kenapa tidak, tentu ada keterbatasan negara juga Pak karena kalau kita nanti tidak kontrol juga yang berat juga rakyat Pak, jadi saya rasa mencintai Indonesia ini harus kita bisa lihat dari semua sisi lah demi kebaikan kita bersama, tujuan Bapak-Bapak juga kita yakin bagaimana mensejahterakan masyarakat Indonesia itu tujuan kita semua.

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

Izin Ketua interupsi sedikit

KETUA RAPAT:

Ya silakan

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

Ada sedikit penjelasan yang saya harapkan itu mengenai *upside* itu tadi Pak sedikit aja barangkali, ada tadi itu *sweetener* nya seperti apa agar investasi Bapak bisa berjalan, sedikit saja barangkali.

KETUA RAPAT:

Baik silakan.

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

Atau nanti diluar kita bicara

KETUA RAPAT:

Baik, silakan Pak.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Terima kasih.

Mungkin penjelasan sedikit Pak, model bisnis perusahaan jalan tol itu investasi awal untuk pembangunan awal itu sebesar X rupiah. Nah X rupiah ini kalau *including* PPN berarti tambah 10% yang nantinya akan diproyeksikan sampai periode konsesi, oke, nah untuk pengembalian tingkat *return* tertentu kalau X-nya semakin kecil periode konsesinya bisa semakin pendek atau tarifnya semakin kecil, ini yang pertama. Jadi kalau *initial investment* nya tidak termasuk PPN, tadi yang disampaikan Pak Sembono

F–P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Dewo Pak

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Oh Pak Dewo mohon maaf, secara otomatis tarifnya bisa lebih kecil atau konsesinya *period* nya lebih kecil, ya itu sebabnya karena beban PPN 10% itu tidak bisa dikompensasi apa-apa karena kita tidak bisa menggunakan pajak masukan dan pajak keluaran ya, itu pertama Pak dan ini memang agak berbeda dengan industri lain yang memiliki pendapatan ada PPN-nya, itu yang pertama ya. Jadi kalau umpamanya bisa dilakukan itu akan lebih baik karena itu pada akhirnya akan menurunkan tarif dan masa konsesi.

Saya kira itu Pak penjelasan globalnya

KETUA RAPAT:

Baik

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Memang ini sangat dipengaruhi oleh model bisnis simulasi ketika menetapkan kelayakan investasi maupun periode investasi. Memang bisa menjadi semakin pendek tetapi tarifnya jadi semakin tinggi, itu yang harus di-*balance* supaya kita mendapat baik.

KETUA RAPAT:

Ya baik dipahami Pak dipahami, cuma kan kalau soal PPN dan segala macam itu tidak di kami Pak

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR) :

Iya betul Pak

KETUA RAPAT:

Itu Bapak Silakan bicara sama teman-teman di Kementerian Keuangan Pak.

KETUA ATI (SUBAKTI SYUKUR):

Baik

KETUA RAPAT:

Biasanya Bu Sri Mulyani itu rada pelit kalau soal beginian Pak, supaya maksudnya pajaknya ningkat gitu loh Pak. kalau pajak ningkat kan APBN kita sehat kan gitu, silakan Pak Roberth Rouw terakhir.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pimpinan sedikit saja.

Saya agak tertarik tadi Bapak perbandingan-perbandingan tadi sampaikan maka pendapatannya akan lebih baik. Saya ingin satu, tolong Pak ini kan dengan sistem pembayaran yang dilakukan sekarang ini di pintu-pintu tol, dulu kan memakai manusia untuk melakukan *cash*, setelah perubahan menjadi sistem elektronik dengan menggunakan kartu e-money itu kan berarti yang pertama kurang tenaga kerja, Bapak *cost* untuk membayar tenaga kerja kan pasti berkurang.

Yang kedua bahwa pemakai harus *invest* di dalam kartu ya. *Invest* ini kan berarti ada duit yang diinvestasi oleh pemakai jalan tol, kalau saya hitung pemakai jalan tol misalnya ada satu juta orang *invest* satu kartu nya 500 saja sudah berapa duit yang ada di dalam ya. Apakah manfaat dari investasi masyarakat itu di dalam itu siapa yang dapat, Bapak sebagai yang punya *core* bisnis itu yang dapat apa bank yang dapat sendiri. Sedangkan sistem ini Bapak yang buat, Bapak-Bapak yang buat.

Saya ingin ilustrasi, saya pernah kunjungan masih di Komisi IX kami kunjungan ke China, saya tanya angkutan jalan umum ini berapa, dia sampaikan sekarang ini masyarakat bayar cuma sekian, saya tanya kenapa bisa murah, ya semua sudah pakai *barcode* bayarnya maka ada duit yang disitu, maka perputaran duit itu maka membuat pemakai itu bayarnya sedikit saja, tadinya misalnya 1 perak, dia bisa bayar cuma 0 koma sekian perak.

Hal ini yang perlu kami juga harus tau ya kan, siapa yang mendapat untung daripada sistem ini yang jalan, harusnya kan Bapak-Bapak dapat untung makanya masyarakat dapat pelayanan ada pengurangan ya kan, karena itu dihitung dari pendapatan. Hal ini yang perlu mungkin saya pingin tau seperti apa ya kan karena menurut saya investasi masyarakat banyak sekali, itu ada triliunan di dalam sana.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Pak sebentar Pak ya mungkin ini Bapak jawab singkat saja, sebetulnya forumnya bukan sekarang Pak, ini bukan forumnya Pak mohon izin ini forum kita forum undang-undang ya, nanti mungkin kita akan RDP Pak dengan Dirjen Bina Marga dan mengundang Bapak-Bapak ini baru pas penjelasannya

termasuk soal lain-lain tadi, tapi karena Pak Roberth Pimpinan saya *ndak* berani Pak ya, supaya mungkin sedikit lah Bapak kasih penjelasan singkat saja, silakan Pak.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Terima kasih Pak Pimpinan Pak Roberth.

Jadi memang awalnya ketika transaksi tol berbasis *cash* kami itu pada saat itu juga tidak ada AR (*Account Receivable*) jadi *cash*-nya langsung masuk ke kami. Nah ketika bertransformasi dengan *electronic payment* berbasis kartu ya, kami malah sekarang AR-nya minimum satu hari Pak. Jadi *cash*-nya baru ditransfer ke kami satu hari. *Floating money* itu adanya di bank Pak, bukan di kami. Jadi kalau ditanya kami malah menanggung AR (*Account Receivable*) jadi satu hari, yang tadinya *cash collection* pada saat pelanggan bayar langsung kami terima duit. Mungkin itu Pak Robert, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik terima kasih Pak.

Bapak sedikit terlambat terima duit, rakyat cepat pelayanannya Pak jadi impas lah kita Pak ya, Itu bentuk pelayanan Pak. Jadi kalau bicara bisnis sama saya dikit-dikit ngerti lah ya, nanti kita kejar bank nya cuma bukan di Komisi V Pak bukan di Komisi V Pak, iya nanti kita ngomong sama teman-teman di Komisi XI Pak, sekali-kali boleh juga kita undang Komisi XI sama BPJT ya bawa teman-teman dari ATI ya terus Komisi V ya kita boleh juga lah tanya dimana itu barang kan gitu.

Baik saya rasa demikian Pak

F-PDIP (SRI RAHAYU):

Pak Ketua izin sedikit

KETUA RAPAT:

Sedikit-sedikit lama-lama jadi bukit

F-PDIP (SRI RAHAYU):

Nggak-nggak diluar ini enggak.

Kemaren kan sempat di luar undang-undang Pak ya, kaitan dengan e-tol Pak. tolong diberikan penjelasan itu kewenangan siapa, kan selama ini e-tol itu kan nggak ada bunga juga nggak, kalau hilang ya udahlah *bye-bye* gitu kan, lalu itu siapa yang punya kewenangan untuk itu.

KETUA RAPAT:

Pak mohon izin Pak ini Ketua DPP saya Bapak mesti jawab ini, silakan Pak silakan Pak.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Pimpinan-Pimpinan.

Saya temannya Ketua Komisi, jadi saya akan menambah sedikit aja mumpung ketemu ini sulit Pak

KETUA RAPAT:

Laillallah menambah lagi.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Saya dukung Bu Ayu tapi saya usul lagi.

KETUA RAPAT:

Baik setengah menit loh saya stop nih dari sini.

F-P GERINDRA (SUDEWO S.T., M.T):

Yang ingin saya tanyakan Pak ada pintu tol di tengah-tengah ruas jalan tol, bikin macet Pak panjang, ini kan terkait dengan pengoperasionalnya kewenangannya badan usaha, sampai terjadi kayak pintu tol Cililitan itu mengapa itu sampai terjadi pintu tol di tengah-tengah ruas jalan tol yang seharusnya lalu lintas tidak perlu berhenti *wong* di tengah-tengah ruas jalan tol untuk membayar ataupun, mestinya harus seperti pintu tol di Cikarang Tengah Pak yang dulu bikin macet luar biasa sekarang sudah tidak ada.

Mengapa hal itu bisa dilakukan yang Cililitan tidak gitu, dan semangatnya ke depan jangan sampai Pak terjadi seperti itu, ingin saya

tanyakan bagaimana pintu tol Cililitan itu ditiadakan, itu kapan itu oleh asosiasi.

KETUA RAPAT:

Nah ini kayaknya kalau Mas bilang kalau mas bilang *ndak* dibikin pintu tol disitu udah ada yang merinding Mas, hilang duit saya katanya kan. Yaudah lah Pak kasih jelasin dikit Pak silakan, habis ini stop ya.

SEKJEN ATI (KRIS ADI SUDIYONO):

Baik Bu.

Kalau yang terkait dengan sistem pembayaran, sebenarnya kami di jalan tol itu sebagai bukan sebagai pelaksana, sistem pembayaran diatur regulasinya oleh Bank Indonesia, jadi termasuk *electronic payment* itu juga adanya di perbankan di sistem perbankan, jadi transaksi uang elektronik diatur oleh Bank Indonesia. Nah termasuk ketentuan apakah uang deposit yang ada di kartu masing-masing ini *eligible* dan sampai kapan boleh diambil balik kan gitu, itu ketentuannya di perbankan, jadi tidak ada di Badan Usaha Jalan Tol, yang digunakan atau yang diberikan ke jalan tol adalah ketika digunakan sepanjang umpanya periode tertentu jarak tertentu langsung *deduct* nah itu langsung masuk ke perbankan, nanti baru hari berikutnya perbankan transfer ke kita.

Jadi umpamanya Ibu menggunakan Flazz BCA atau e-toll Mandiri itu uangnya akan masuk dulu ke Bank Mandiri, hari berikutnya baru transfer ke kami Pak, itu yang pertama.

Lalu yang kedua Pak Dewo yang terkait dengan pintu gerbang itu bagian yang memang saat ini dipikirkan kami dengan regulator yang inisiatif untuk melakukan inovasi dan modernisasi transaksi tol berbasis nirsentuh. Harapan kita kalau nanti sudah menggunakan bantuan teknologi mudah-mudahan gerbang-gerbang itu sudah tidak ada lagi sehingga memungkinkan tidak terjadinya antrian dan sebagainya, tetapi kembali lagi inisiatif ini masih digodok terus oleh pemerintah dan kita supaya nantinya tidak menimbulkan efek-efek baik pelayanan kepada masyarakat dan sebagainya. Mohon doa restunya kalau yang itu Pak Dewo.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik saya rasa cukup ya terima kasih Bapak-Bapak sekalian dari Asosiasi Jalan Tol Indonesia, Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati.

Demikianlah RDPU kita pada hari ini, mudah-mudahan apa yang kita dapatkan dari penjelasan teman-teman dari Asosiasi Jalan Tol Indonesia ini bisa memperkaya kita untuk menyempurnakan isi daripada revisi Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 ini yang sedang kita kerjakan atau sedang kita bahas dengan Pemerintah.

Dengan demikian rapat ini saya nyatakan selesai dan saya tutup

Assalamualaikum warahmatullah wabarakatuh

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua

(RAPAT DITUTUP PUKUL 12.30 WIB)

Jakarta,

a.n. KETUA RAPAT

SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.

NIP. 196912021998032002