

**DAFTAR PERTANYAAN DAN TANGGAPAN
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DITJEN ANGGARAN**



**DIREKTORAT PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK
KEMENTERIAN/LEMBAGA
DIREKTORAT JENDERAL ANGGARAN
KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA**

**15 JUNI 2022
JAKARTA**



Ridwan Bae, Wakil Ketua F-Golkar

1. Masih terdapat potensi PNBP yang bisa digali dengan revisi UU LLAJ, agar dapat diberikan gambaran secara rinci.

Jawaban:

Terdapat beberapa potensi PNBP yang dapat digali melalui revisi UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

- a. Potensi PNBP baru dengan berkembangnya teknologi di bidang transportasi terutama transportasi umum berbasis teknologi informasi dan komunikasi (TIK), yaitu Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek :
 - i. Angkutan Sewa Khusus (Badan Hukum) dengan tarif Rp5.000.000,00 per izin; dan
 - ii. Angkutan Sewa Khusus (Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah) dengan tarif Rp1.500.000,00 per izin;

Disamping usulan tarif PNBP baru, potensi PNBP atas berkembangnya teknologi di bidang transportasi tersebut juga meningkatkan PNBP kartu pengawasan karena kenaikan volume kendaraan transportasi umum berbasis TIK.

- b. Penerapan sanksi untuk pelanggaran dimensi dan ketentuan muatan kendaraan barang (*over dimension over loading/ODOL*) dan penindakan lalu lintas yang saat ini dikenakan adalah sanksi pidana, yang pada prinsipnya dikenakan terhadap pelaku usaha yang beroperasi tanpa izin. Menurut hemat kami perlu ditambahkan pengaturan terkait sanksi administratif berupa pengenaan denda administratif terhadap pelaku usaha yang sudah berizin, namun tidak memenuhi kewajibannya. Atas denda administratif dimaksud ditetapkan sebagai PNBP yang dipungut oleh Kementerian/Lembaga yang berwenang dan dananya bisa digunakan oleh K/L yang bersangkutan.

Namun pada prinsipnya, pengenaan denda pidana maupun denda administratif bukan semata-mata untuk meningkatkan pendapatan negara, mengingat dalam pungutan tersebut juga perlu dipertimbangkan keberlangsungan dunia usaha dan tidak menghambat iklim investasi.

Hamka B. Kady M.S, F-Golkar

1. Mohon Pandangan DJA terkait Pasal 29-34 pada UU LLAJ yang berkaitan penggunaan PNBP untuk preservasi jalan.

Jawaban:

<p>Bagian Ketiga</p> <p>Dana Preservasi Jalan</p> <p>Pasal 29</p> <p>(1) Untuk mendukung pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, kondisi Jalan harus dipertahankan.</p> <p>(2) Untuk mempertahankan kondisi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diperlukan Dana Preservasi Jalan.</p> <p>(3) Dana Preservasi Jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan.</p> <p>(4) Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>Pasal 30</p> <p>Pengelolaan Dana Preservasi Jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian.</p> <p>Pasal 31</p> <p>Dana Preservasi Jalan dikelola oleh unit pengelola Dana Preservasi Jalan yang bertanggung jawab kepada Menteri di bidang Jalan.</p>
--

Pengelolaan dana preservasi jalan, dengan pembentukan unit pengelola dana preservasi jalan sesuai amanat UU No 22/2009 belum dapat diimplementasikan. Namun demikian untuk menjalankan kewenangan pelaksanaan preservasi jalan di pusat, dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR. Pembiayaan kegiatan preservasi jalan dibiayai dari alokasi RKA-KL/DIPA setiap tahun pada DIPA Ditjen Marga, Kementerian PUPR.

Adapun terkait pungutan khusus yang bersifat *user fees principle*, sampai saat ini belum ada, khusus nya PNBP yang dipungut oleh Kementerian PUPR yang merupakan Instansi Pengelola PNBP yang bertanggungjawab pada urusan pemerintah di bidang Jalan.

Menurut pandangan kami, terkait pasal-pasal yang mengamanatkan dana preservasi jalan perlu dirumuskan ulang yang lebih implementatif dalam pelaksanaannya. Antara lain, cukup mengatur kewajiban pemerintah dalam pemenuhan preservasi jalan dan pembagian kewenangannya di pusat dan di daerah. Dana Preservasi jalan dipenuhi dari alokasi APBN dan APBD dari sumber pendanaan rupiah murni, PHLN, SBSN dan pola pembiayaan kreatif (*creative funding*).

Pertimbangan pemerintah belum dapat mengimplementasikan sumber dana preservasi dari PNBP secara khusus (*earmarking*) karena adanya keterbatasan pola pembiayaan yang bersumber dari dana PNBP, antara lain :

- Mekanisme penggunaan dana PNBP sesuai regulasi yang berlaku, hanya dapat digunakan oleh Kementerian/Lembaga yang memungut PNBP tersebut. Pada saat ini jenis PNBP yang terkait dengan LLAJ kewenangannya tersebar pada beberapa

KL (Kemenhub dan Polri) sedangkan kewenangan dalam urusan pemerintah di bidang jalan merupakan tugas Kementerian PUPR.

- Penggunaan dana PNBP setiap tahun sangat tergantung pada kinerja realisasi PNBP, apabila kinerja realisasi PNBP tidak sesuai dengan target yang direncanakan karena kondisi tertentu, maka akan berpengaruh pada pembiayaan kegiatan preservasi jalan yang sudah direncanakan.

2. Mohon penjelasannya terkait sumber dana preservasi jalan dari mana? apakah masuk dalam anggaran PUPR?

Jawaban:

Preservasi Jalan adalah kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, rekonstruksi, dan pelebaran jalan menuju standar, yang berkelanjutan untuk mempertahankan jalan dalam kondisi mantap.

Alokasi dana untuk preservasi jalan dan jembatan selama tiga tahun terakhir (TA 2020-2022) sesuai kewenangannya dialokasikan pada DIPA Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR, bersumber dari dana Rupiah Murni (RM), Pinjaman Luar Negeri (PLN), dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), sebagai berikut :

(dalam miliar rupiah)

TAHUN	PAGU DIPA AKTUAL			
	RM	PLN	SBSN	JUMLAH
2020	9.551,27	266,60	2.835,93	12.653,80
2021	20.858,99	202,65	6.430,66	27.492,31
2022	16.499,88	644,09	6.579,36	23.723,33

Disamping bersumber dari pagu APBN reguler pada Kementerian PUPR, untuk memenuhi kebutuhan preservasi jalan, pemerintah menempuh inovasi (alternatif) pembiayaan dengan menggunakan skema pembiayaan KPBU-AP (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha - *Availability Payment*). Dengan skema KPBU, Badan Usaha Pelaksana menyediakan infrastruktur dalam hal ini preservasi jalan, dan pemerintah melakukan pembayaran secara berkala atas tersedianya layanan infrastruktur yang sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian KPBU. Data anggaran pembayaran AP untuk preservasi jalan dengan mekanisme KPBU selama 22 tahun (tahun 2023-2044) sebesar Rp18,8 Triliun, dengan rincian sebagai berikut :

(Miliar Rupiah)

KL - Proyek KPBU-AP	Nilai Konstruksi	Tahun										Total Pembayaran AP
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	dst sama	2044	
Kementerian PUPR	5.912,3		34,6	925,0	1.554,6	1.554,6	1.554,6	1.554,6	1.554,6		96,0	18.836,1
1. Preservasi Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera di Provinsi Sumatera Selatan	916,0		34,6	221,6	221,6	221,6	221,6	221,6	221,6			2.693,8
2. Preservasi Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera di Provinsi Riau	525,5			147,0	147,0	147,0	147,0	147,0	147,0			1.764,0
3. Proyek Pembangunan Jembatan Callendar Hamilton	2.355,0			556,4	556,4	556,4	556,4	556,4	556,4			5.563,5
7. Proyek Jalan Trans Papua Ruas Jayapura-Wamena (Segmen Mam beramo-Elelim)	2.641,3				629,6	629,6	629,6	629,6	629,6			8.814,8

