

# SOLUSI SUMBER PEMBIAYAAN JALAN DI ERA OTONOMI DAERAH

## ROAD FUNDING SOURCE SOLUTION IN THE ERA OF REGIONAL AUTONOMY

Akhmad Nuriyanis<sup>1</sup>

### ABSTRACT

*The Indonesian nation began to promote the reform era of regional autonomy, contribute significantly to the local independence, on the other hand the level of investment in road infrastructure in Indonesia in general tend to be less adequate. These conditions have an impact on decreasing the level of system efficiency and effectiveness of planning, implementation and maintenance of existing infrastructure, with consequent emergence of an urgent need to establish the accuracy of the policy directions that can ensure the availability of financing road maintenance is continuous.*

*Concept of in developed countries by way of charge on road users directly as a function of fixed costs and variable costs of road class, management and maintenance, and can provide enough income for the implementation of the road program, by providing an institutional device whereby certain income streams can be channeled to public sector units which can be used without going through the procedures and review of the general budget. Source of income consists of the fuel tax, vehicle tax, vehicle weight, fines for overloading.*

*As an illustration of current conditions, road maintenance costs resulting from fuel tax revenues to cover  $\pm$  only 25% of the total maintenance funding requirements, while in another country fuel tax revenues reached  $\pm$  90%.*

*Key Words: Financing Road, Autonomy, Road Revenue,*

### PENDAHULUAN

Dengan digulirkannya Undang Undang Otonomi daerah, memberikan dampak bahwa tiap-tiap daerah berusaha seoptimal mungkin menggali potensinya, sehingga bagi daerah yang miskin potensi alam serta belum siap, akan menghadapi kendala yang berdampak pada kompleknya problematika sosial. Jika diamati dari sektor transportasi, nampak bahwa tingkat investasi prasarana jalan di Indonesia secara umum cenderung kurang memadai. Hal ini ditandai dengan menurunnya tingkat pelayanan, biaya transportasi yang tinggi berkaitan dengan kemacetan di daerah perkotaan, kurangnya dana publik untuk investasi jalan dan sektor swasta yang kehilangan minatnya untuk investasi bidang transportasi.

Dengan menurunnya iklim investasi prasarana jalan, memberikan indikasi semakin buruknya efisiensi sistem dan efektifitas perencanaan, pelaksanaan dan pemeliharaan prasarana yang ada, dengan konsekuensi timbulnya kebutuhan yang mendesak untuk menetapkan arah kebijakan yang tepat dan dapat menjamin tersedianya sumber pembiayaan pemeliharaan jalan secara terus menerus.

Di negara maju telah memberikan pertimbangan untuk membebani biaya pada pengguna jalan secara langsung sebagai fungsi dari biaya tetap dan biaya tidak tetap dari kelas jalan, manajemen dan pemeliharaan, serta memasukkan faktor kelestarian lingkungan dengan membebani kendaraan yang memberikan kontribusi polusi udara, sehingga kendaraan keluaran baru dengan

sistem *engine* yang sempurna akan menanggung beban pajak lingkungan lebih kecil dibandingkan kendaraan dengan tingkat pencemaran lingkungan yang tinggi.. Penetapan pembiayaan jalan merupakan alternatif mekanisme yang dapat mencapai maksud, dengan menyediakan perangkat institusional dimana aliran-aliran pendapatan tertentu dapat disalurkan pada unit sektor publik yang dapat dimanfaatkan tanpa melalui prosedur dan kajian anggaran yang umum.

Hal yang dominan dalam menyikapi otonomi daerah adalah bagaimana menyiapkan rekomendasi berdasarkan situasi setempat, termasuk di dalamnya: perlindungan terhadap intervensi politik dengan menetapkan otonomi secara penuh atau parsial, jaminan untuk kelangsungan pendapatan, definisi tanggung jawab untuk pengaturan pembebanan biaya pengguna dan kontrol terhadap pengawasan untuk menjamin keandalan, sehingga pihak investor akan lebih mantap dan tetap terlindungi oleh hukum.

### METODE PENELITIAN

Tulisan ini merupakan hasil kajian dari berbagai masukan, berupa bacaan literatur tentang peraturan jalan raya, pembiayaan jalan raya dan transportasi lokal, nasional dan

<sup>1</sup> Dpk pada ATWM Semarang

internasional, yang selama ini masih dijadikan rujukan di negara maju, naskah yang berkenaan dengan pembiayaan jalan raya, dan peraturan perundangan tentang otonomi daerah di Indonesia. Dari kajian tersebut, penulis mencoba untuk menarik beberapa kesimpulan sebagai acuan dalam memberikan solusi sumber pembiayaan jalan di era otonomi daerah sekarang ini, khususnya daerah dengan PAD yang masih belum dapat memenuhi pembiayaan jalan.

### PEMBAHASAN DAN HASIL

#### Kondisi Jalan Raya di Indonesia dan sistem pembiayaannya

Perkembangan jalan raya secara nasional kurang menggembirakan, hal ini diamati mulai dari era tahun 2000an, panjang jalan di Indonesia hanya mengalami peningkatan sebesar 6,09%, yaitu sepanjang 335,4 ribu kilometer. Dilihat dari kewenangan pembinaannya, jalan kabupaten/kotamadya merupakan bagian terbesar dengan proporsi sebesar 279,5 ribu kilometer atau 78,64% dari total panjang jalan. Sedangkan jalan negara dan propinsi masing-masing memiliki komposisi sebesar 7,88% dan 13,48%.

Beberapa kemajuan telah berhasil dicapai pada tahun 2009 dalam pembangunan transportasi jalan, yaitu pemeliharaan jalan nasional sepanjang 136.127 km, pemeliharaan jembatan sepanjang 161.054 m, peningkatan kapasitas dan struktur jalan nasional sepanjang 15.702 km dan jembatan sepanjang 45.231 m terutama pada lintas Timur Sumatera, Pantura Jawa, lintas Selatan Kalimantan, lintas barat Sulawesi dan lintas-lintas lainnya; pembangunan jalan di kawasan perbatasan hingga mencapai 670,2 km; pembangunan jalan di pulau terpencil/terdepan hingga mencapai 571,8 km; pembangunan Jembatan Suramadu; serta pengadaan lahan untuk pembangunan jalan tol. Upaya tersebut meningkatkan kinerja transportasi jalan yang ditunjukkan dengan bertambahnya kapasitas jaringan jalan nasional lajur-km dari 73.620 pada tahun 2004 menjadi 82.189 lajur km pada akhir tahun 2008 dengan kondisi jalan mantap mencapai 83,23 persen, rusak ringan 4618 km (13,34 persen), dan rusak berat 1.190 km (3,44 persen) dan kecepatan rata-rata 46 km/jam. Sedangkan, total panjang jalan tol yang beroperasi 693,27 km yang terdiri dari 22 ruas. Dalam sistem

pembiayaan jalan selama ini, Indonesia masih menggunakan sistem yang melalui anggaran pemerintah, demikian juga dengan yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum, hal ini sudah dapat dikategorikan dengan sistem tradisional karena tidak mengikut sertakan pengguna jalan untuk berpartisipasi dalam membiayai sektor jalan. Dengan mekanisme yang tersebut, terlihat bahwa tidak ada hubungan langsung antara biaya yang dikeluarkan oleh pengguna jalan dengan pengeluaran untuk penanganan jalan tersebut

Pembiayaan jalan ditampilkan yang berlaku selama ini ialah untuk data pemeliharaan dan penanganan (terdiri dari pemeliharaan, peningkatan dan jalan baru), masing-masing untuk jalan nasional saja dan gabungan antara jalan nasional, propinsi dan kabupaten. Sementara data pendapatan transportasi merupakan data pendapatan dari pajak kendaraan bermotor, BBM, BBN dan retribusi, sumber: tinjauan APBD Daerah Propinsi tahun 2009/2010 yang diamati pada Tabel 1.

Dari kondisi sekarang, sektor jalan masih lebih besar dari biaya pemeliharaan baik untuk jalan nasional maupun biaya pemeliharaan jalan keseluruhan (nasional, propinsi dan kabupaten), sementara itu, biaya penanganan jalan (pemeliharaan, peningkatan dan jalan baru) lebih besar dibanding dengan pendapatan dari sektor transportasi. Untuk keperluan penanganan jalan nasional (saja), kekurangan tersebut sekitar 3,7 milyar rupiah, sementara untuk jalan keseluruhan, angka tersebut membengkak menjadi sekitar 134,3 milyar rupiah. Suatu angka yang cukup besar, dalam hal ini pusat hanya menangani jalan nasional saja, sehingga proporsi dana penanganan jalan nasional hanya kira-kira 25% dari total biaya penanganan.

Dengan asumsi menggunakan perhitungan pajak bahan bakar, menggambarkan suatu keadaan jika biaya pemeliharaan hanya mengandalkan pendapatan dari pajak bahan bakar tersebut maka hanya dapat mengcover sekitar 25% dari keseluruhan kebutuhan dana pemeliharaan, sedangkan di negara-negara lain angka tersebut telah mencapai kisaran 80% sampai 90%.

**Tabel 1** Pendapatan dari Pajak BBM dan Biaya Pemeliharaan

KETERANGAN	06/07	07/08	08/09	09/10
<b>Pendapatan dari Pajak BBM (10%)</b>				
<b>Premium</b>	13,473,469,660	14,907,647,090	23,905,349,300	49,804,297,600
<b>Minyak Solar</b>	20,549,124,440	18,556,122,440	22,190,493,215	45,542,985,960
<b>Total Rev (1)</b>	34,022,594,100	33,463,769,530	46,095,842,515	95,347,283,560
<b>Penanganan Jalan</b>				
<b>Nasional</b>	32,639,000,000	46,843,000,000	38,995,000,000	5,541,000,000
<b>Propinsi</b>	5,694,000,000	3,712,000,000	,665,000,000	5,057,000,000

Sumber : Olahan data

### Kondisi Keuangan Pemerintah

Selama periode 1996 – 1998 (krisis ekonomi global), kondisi di negara-negara sedang berkembang lain di Asia Tenggara termasuk Indonesia mengalami krisis ekonomi yang berkepanjangan, yang berdampak pada kemampuan keuangan pemerintah sangat terbatas, dalam menghadapi permintaan akan pembangunan yang terus meningkat, pemerintah harus mencari berbagai alternatif sumber biaya pembangunan dan perjadualan pembiayaannya, untuk itu pembiayaan investasi pembangunan dalam jumlah yang sangat besar perlu dikaji dengan sangat seksama bahkan diadakan penundaan.

Dalam kondisi keuangan saat ini, dapat diamati bahwa penerimaan riel pemerintah Indonesia meningkat dengan rata-rata tingkat pertumbuhan tahunan 19%, dengan alokasi pembelanjaan yang tidak seimbang yaitu lebih dari 55% dikeluarkan untuk belanja rutin. Kecenderungan pengeluaran untuk sektor belanja rutin meningkat, dan porsi belanja pembangunan menurun, dari 35% menjadi 31%. Yang sangat tragis adalah total pengeluaran sektor transportasi pemerintah pusat selama periode tersebut kurang dari Rp. 11.000 milyar atau hanya sekitar 17% (rata-rata) dari total belanja pembangunan

Beberapa kemajuan telah berhasil dicapai pada tahun 2009 dalam pembangunan transportasi jalan, yaitu pemeliharaan jalan nasional sepanjang 136.127 km, pemeliharaan jembatan sepanjang 161.054 m, peningkatan kapasitas dan struktur jalan nasional sepanjang 15.702 km dan jembatan sepanjang 45.231 m terutama pada lintas Timur Sumatera, Pantura Jawa, lintas Selatan Kalimantan, lintas barat Sulawesi dan lintas-lintas lainnya; pembangunan jalan di kawasan perbatasan hingga mencapai 670,2 km; pembangunan jalan di pulau terpencil/terdepan hingga mencapai 571,8 km; pembangunan Jembatan Suramadu; serta pengadaan lahan untuk pembangunan jalan tol

Upaya tersebut telah meningkatkan kinerja transportasi jalan yang ditunjukkan dengan bertambahnya kapasitas jaringan jalan nasional lajur-km dari 73.620 pada tahun 2004 menjadi 82.189 lajur km pada akhir tahun 2008 dengan kondisi jalan mantap mencapai 83,23 persen, rusak ringan 4618 km (13,34 persen), dan rusak berat

1.190 km (3,44 persen) dan kecepatan rata-rata 46 km/jam.

### Kondisi Pembiayaan Jalan di Negara Lain

Pada Tabel 2 berikut dapat diamati tampilan secara ringkas mengenai kajian praktek pembiayaan jalan di negara-negara lain, besarnya pajak bahan bakar, besarnya pendapatan tahunan, sampai pada mekanisme penyimpanan..

Sebagai tambahan untuk *Pembiayaan jalan* pada tabel 2, terdapat juga Pembiayaan jalan dan alat kontrol lainnya di negara-negara: maju seperti Belgia, Luksemburg, Belanda, Swiss, Argentina, . Pembiayaan jalan yang baru saja diterapkan di Yordania dan Namibia, dan Armenia. Pemerintah Swedia juga sedang mempertimbangkan apakah Administrasi Jalan Nasional Swedia di masa yang akan datang dibiayai melalui pembayaran STNK dan pajak bahan bakar yang hanya sekitar \$ 0,08 per liter.

Tahapan berikut adalah membahas bagaimana dana untuk pembiayaan jalan yang sudah terkumpul dikontribusikan pada instansi-instansi pengelola jalan yang berbeda level maupun daerahnya. Langkah yang sederhana dan konsisten diperlukan untuk mengkontribusikan dana, antara instansi-instansi jalan yang berbeda atau dengan kata lain, bagaimana instansi-instansi tersebut menerima dana dari dana jalan. Prosedur harus transparan, adil, mengacu kepada kebutuhan, dan layak, mengacu pada kemampuan instansi untuk mendapatkan dana dari sumber lain.

Metode pendekatan yang cukup efektif biasanya dimulai dengan mengalokasikan dana antara instansi yang mengelola jalan utama, jalan kota dan desa dan kemudian membaginya kepada instansi-instansi yang ada dalam lingkup koordinasi. Karenanya, dana jalan dialokasikan dengan suatu prosentase tertentu dari pendapatannya untuk jalan kota dan dengan prosentase tertentu pula untuk jalan pedesaan, dengan sisanya diberikan pada jaringan jalan utama.

## SOLUSI SUMBER PEMBIAYAAN JALAN DI ERA OTONOMI DAERAH

**Tabel 2** Pengaturan Keuangan Pada Pembiayaan Jalan di Berbagai Negara

Negara	Pajak Bahan Bakar	Income/ year (juta dollar)	Penyesuaian Pembebanan Biaya	Mekanisme Penyimpanan	Prosedur finansial,
Ghana	\$0.05 per liter	60	Oleh dewan	Deposit langsung	Ya
Guatemala	\$0.023 per liter	32	Melalui anggaran tahunan	Melalui dana yang dikonsolidasikan	Ya
Hungaria	\$0.095 per liter	233	Melalui anggaran tahunan	Melalui dana yang dikonsolidasikan	Ya
Jepang <sup>c</sup>	25% dari pajak gas	30.000	Dengan pajak setiap 5 tahun	<i>Pembiayaan jalan</i> diperlakukan sama dengan kredit	Ya
Republik Korea <sup>d</sup>	67% dari pajak gas dan solar	5.000	Melalui Pajak	Tidak ada mekanisme	Ya
Selandia Baru	\$0.065 per liter	580	Melalui anggaran tahunan	Deposit langsung	Ya
Malawi	\$0.065 gas; \$0.074 minyak solar	16,0	Oleh dewan	Deposit langsung	Ya
Rumania	25% biaya penyulingan	250	Tidak ada mekanisme	Deposit langsung	Ya
Rusia <sup>c</sup>	25% biaya penyulingan	640	Melalui anggaran tahunan	Melalui dana yang dikonsolidasikan	Ya
Afrika Selatan	Tidak Ada <sup>e</sup>	150	Tidak ada mekanisme	Tidak ada mekanisme	Ya
Amerika Serikat <sup>c</sup>	\$0.032 gas; \$0.048 minyak solar	21.000	Melalui anggaran tahunan	<i>Pembiayaan jalan</i> diperlakukan sama dengan kredit	Ya
Yaman	\$0.004 per liter	7,0	Melalui anggaran tahunan	Deposit langsung	Ya (masih draft)

Sumber : Olahan data

### Pembebanan Biaya Penggunaan Jalan

Rencana yang utama dalam kajian literatur ini adalah memberikan sumbang saran berupa tulisan sebagai solusi alternatif pembiayaan jalan, atau dengan kata lain, bagaimana sistem penyelenggaraan jalan dapat melakukan pembiayaan sendiri atau dapat mengurangi proporsi pembiayaan yang berasal dari pemerintah. Departemen Perhubungan Inggris (*Ministry of Transport, UK*) mengelompokkan tarif penggunaan jalan dalam dua kategori umum, yaitu dengan sistem pembayaran langsung (*direct charging*) dan sistem tidak langsung (*indirect charging*). *Direct charging* dimaksudkan untuk membentuk pembebanan biaya yang dibayar langsung oleh pengendara. Contoh satu-satunya aplikasi sistem ini di Indonesia adalah pembayaran tiket di gerbang tol

Sementara yang termasuk dalam metoda atau sistem *indirect charging* antara lain pembayaran yang dibebankan secara tidak langsung melalui pajak pemilikan kendaraan bermotor (pajak pembelian dan perpanjangan surat tanda nomor kendaraan, yang di Indonesia dikenal dengan pajak STNK).

Secara umum terdapat tiga macam sistem pembiayaan jalan yang sekarang dipergunakan di dunia ini.

- Tipe tradisional berupa *budget* (melalui anggaran pemerintah) yaitu sistem pembiayaan yang paling lama dan dirasakan, bila berlanjut, sulit untuk dapat memenuhi kebutuhan dana pemeliharaan jalan saat ini.
- Sistem pembiayaan jalan yang mengarah kepada komersialisasi.
- Melibatkan pihak swasta melalui konsensi baik tol maupun *shadow toll* walaupun sistem ini tidak dapat diberlakukan kepada seluruh jaringan akan tetapi ini merupakan tahapan ke arah swastanisasi jalan.

Dalam makalah yang disampaikan Antameng, menyatakan bahwa perbandingan antara besarnya pajak penggunaan jalan dengan pengeluarannya. Penyebab perbandingan pajak pengguna jalan terhadap pengeluaran jalan yang tidak relevan adalah sebagai berikut pajak kendaraan bermotor belum memperhitungkan daya rusak kendaraan, tidak ada perbedaan besar antara truk dengan sedan, dan denda overloading yang sangat rendah (Studi Ditjen Bina Marga)

Dari analisis terlihat bahwa pajak bahan bakar di Indonesia termasuk kelompok yang paling rendah, hanya 10%. Sementara negara-negara

lain menetapkan pajak di atas 20%, kecuali Filipina yang 19%. Di beberapa negara seperti Inggris, Hong Kong dan Korea Selatan pajak penjualan bahan bakar ditetapkan di atas 55%, bahkan Inggris mencapai angka 76%.

Selain besarnya pajak tersebut, jika ditinjau harga bahan bakarnya, maka Indonesia tetap pada kelompok yang paling rendah dibandingkan dengan negara-negara yang lain. Bahkan Malaysia yang tidak membebaskan pajak pada penjualan bahan bakar masih menetapkan harga yang lebih tinggi (28 sen dibanding Indonesia yang hanya 12 sen). Dilihat dari harga jual tersebut, sumber yang sama menyebutkan bahwa Pemerintah Indonesia menyediakan subsidi yang tinggi terhadap bahan bakar. Walaupun subsidi tersebut mulai dikurangi, tetapi untuk keadaan saat ini tetap saja masih kurang. Sumbangan yang berasal dari pajak bahan bakar menurut pengalaman penerapan Pembiayaan jalan generasi kedua menutupi 80%-90% dari total Pembiayaan jalan. Untuk itu mari kita tinjau perihal harga bahan bakar di Indonesia.

#### **Solusi Pembiayaan Jalan di daerah**

Sampai saat ini pembiayaan dilakukan melalui pemerintah dalam berbagai macam bentuk seperti melalui pajak umum ataupun pajak yang khusus. Contoh pembiayaan pemerintah dari pajak umum, dapat dilihat pada dana umum dan dana khusus yang diberikan kepada daerah, dengan menggalakkan berbagai jenis pajak yang relevan dengan jalan raya, yang selama ini belum digali. Seperti halnya di negara maju yang peduli pada lingkungan selalu menggalakkannya dengan penerapan pajak yang dikenal dengan pembebanan biaya eksternal (*External cost*) yang meliputi : biaya polusi, kebisingan dan kemacetan, getaran serta kerusakan jalan yang ditimbulkan akibat kendaraan yang melalui jalan raya. Di Swedia telah menerapkan *External cost* salah satunya berupa pajak polutan yang dikeluarkan oleh kendaraan, dengan identifikasi sederhana adalah semakin maju teknologi *engine* berarti polutan yang dikeluarkan semakin ramah lingkungan dengan penentuan pajak melalui uji polutan kendaraan di laboratorium.

Kendaraan dengan polutan tidak ramah lingkungan akan dibebani pajak yang sangat tinggi, demikian sebaliknya, sehingga masyarakat secara seleksi alam (*nature selection*) akan menggunakan kendaraan yang ramah lingkungan. Beban pajak dapat dibebankan melalui *Fuel Tax*.

Di Eropa yang menarik pajak kemacetan dan kebisingan dilakukan dengan kontrol jarak tempuh kendaraan selama periode tertentu dengan memanfaatkan odometer yang dibakukan, sehingga pada saat pembayaran pajak disesuaikan dengan jarak tempuh kendaraan dikalikan dengan koefisien pajak yang telah ditentukan oleh pemerintah, sedangkan apabila

merusak / mensetting odometer secara ilegal merupakan pelanggaran hukum.

. Di negara maju lainnya dengan menerapkan pajak kemacetan dan kebisingan dengan sistem *Smart Card* atau proses telematika (telekomunikasi, multimedia dan informatika). yang dipasang pada semua kendaraan, pengguna kendaraan diharuskan menggunakan *smart card* dengan sistem yang telah dibakukan, sehingga pengguna (*user*) dapat mengaktifkannya dengan mudah melalui akses dalam bentuk transaksi perbankan. Sedangkan di Hongkong dilakukan pengontrolan kendaraan di pusat kota metropolitan dengan menggunakan teknologi GPS, yang dipasang pada setiap kendaraan, sehingga semua kendaraan dapat dikontrol keberadaannya setiap saat.

Untuk jenis kendaraan niaga yang dengan dimensi yang besar / kendaraan berat dan kendaraan truk yang bermuatan melebihi kapasitas daya angkut, selama ini banyak berkeliaran dengan bebas, bahkan sering alat kontrol muatan yang dimiliki pemerintah berupa jembatan timbang tidak berfungsi secara optimal, karena kendaraan yang sarat muatan dengan bebas melewati jembatan timbang tanpa adanya upaya hukum. Disisi lain, kendaraan dengan muatan yang berlebih akan memberikan kontribusi signifikan terhadap kerusakan konstruksi jalan. Untuk itu perlu dilakukan tinjauan ulang terhadap pembebanan pajak terhadap kendaraan berat, serta penertiban bagi pelanggaran muatan dengan pembakuan landasan hukum.

Dana umum lainnya dengan memformulasikan dengan berdasarkan dana dasar, luas wilayah, potensi sumber daya alam (pertambangan, kehutanan dan perikanan) dan industri serta insentif peningkatan PAD. Penggunaan dana umum diserahkan sepenuhnya kepada daerah sesuai prioritas dan kebutuhannya. Sedangkan Dana Khusus diperuntukkan kepada daerah sesuai dengan prioritas dan kebutuhan untuk bidang tertentu, seperti peningkatan jalan, operasi dan pemeliharaan serta pengembangan wilayah.

Alternatif pembiayaan konstruksi jalan yang diusulkan adalah suatu bentuk kerjasama yang memperkenalkan komersialisasi jalan. Komersialisasi berarti membawa transport jalan pada mekanisme pasar dan mulai memberlakukan prinsip *fee-for-services basis*. Komersialisasi jalan dapat dilaksanakan dengan mulai memberlakukan *user pay principle*, melalui tarif dan pajak yang ditarik dari sektor jalan seperti halnya pajak BBM, dana yang didapat dari pembebanan biaya pengguna tersebut tidak lagi menuju ke general budget atau anggaran pemerintah, melainkan langsung di transfer ke rekening Pembiayaan jalan. Penetapan siapa bertanggung jawab merupakan unsur pokok yang harus dimiliki apabila ingin melakukan komersialisasi jalan. Komersialisasi mengharuskan adanya pertanggung jawaban yang jelas pada jaringan

## SOLUSI SUMBER PEMBIAYAAN JALAN DI ERA OTONOMI DAERAH

jalan. Pertanggung jawaban yang jelas antara pihak pusat, propinsi, kabupaten, kota, bahkan kecamatan sudah harus digariskan terutama dalam era implementasi UU Nomor. 22 tahun 1999 yang mengatur tentang desentralisasi.

Pembiayaan jalan dipakai untuk membiayai jalan nasional, jalan propinsi sampai jalan kabupaten, hal ini berarti melibatkan banyak instansi pengelola jalan pada masing-masing level kewenangan tersebut. Pembiayaan jalan harus dikelola melalui instansi pengelola yang independen untuk menghindari konflik kepentingan antar instansi yang terlibat dan untuk menjamin penyaluran dana berjalan dengan baik. Dengan demikian Pembiayaan jalan harus mempunyai suatu perwakilan yang berbagai unsur terkait anggota-anggotanya harus sebagian besar merupakan perwakilan pengguna jalan (PPJ), yang dinominasikan oleh segmen yang mereka wakili dan memilih seorang ketuanya. Bentuk tanggung jawab PPJ yang harus dipikul antara lain :

- a) Memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Daerah (dalam hal ini Dinas Pendapatan Daerah), untuk selalu diikutsertakan dalam anggaran pemerintah (daerah), besarnya pembebanan biaya pengguna jalan.
- b) Memberikan persetujuan terhadap pengaturan, berkaitan dengan pengumpulan biaya yang peruntukkan khusus untuk Pembiayaan jalan.
- c) Menetapkan dan mempublikasikan kriteria yang digunakan dalam mengalokasikan dana pada instansi pelaksana.
- d) Menyiapkan Anggaran Pembiayaan jalan dengan basis proposal yang disiapkan oleh instansi pelaksana.
- e) Menyusun suatu pendekatan perencanaan pekerjaan sektor jalan yang terpadu dan terkoordinasi melalui Program jangka menengah dan jangka panjang .
- f) Menetapkan prosedur untuk mencairkan dana-dana pekerjaan jalan yang sudah diatur lewat Anggaran *Pembiayaan jalan* dan Program Jalan pendek yang sudah disepakati.

Sistem kontrol yang diterapkan pada PPJ harus secara regular di-audit keseluruhan baik secara teknis pelaksanaann maupun keuangan oleh auditor yang independent, dan mempunyai komitmen kuat serta haru fokus apakah pekerjaan jalan dikerjakan dengan baik sesuai dengan spesifikasi yang disepakati.

### KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kontribusi sektor pajak bahan bakar di Indonesia hanya mampu memberikan kontribusi sekitar 25% dari total kebutuhan dana pemeliharaan jalan, segdang de di negara-negara lain pajak

bahan bakar kontribusinya cukup besar mencapai kisaran 80%-90%.

2. Untuk keperluan penanganan jalan nasional, pemerintah Indonesia masih kekurangan dana sebesar 3,7 milyar rupiah, jika digunakan untuk keseluruhan jalan, maka tambahan dana yang harus ditutup semakin membengkak menjadi sekitar 134,3 milyar rupiah. Pemerintah Pusat secara proporsi menangani dana jalan nasional sebesar 25% dari total biaya penanganan, dan dana sisanya ditanggung oleh pemerintah daerah dalam rangka otonomi daerah.
3. Perlunya program sosialisasi berkaitan dengan implementasi *Pembiayaan jalan* di Indonesia pada umumnya. Sosialisasi ini bertujuan pada perubahan paradigma tentang pembiayaan jalan, sampai pada tahap bagaimana komersialisasi jalan diimplementasikan pada akhirnya.
4. Sumber-sumber pendapatan *Pembiayaan jalan* yang ditawarkan terdiri dari:
  - a. Pajak bahan bakar;
  - b. Pajak kendaraan bermotor ditambah (bila memungkinkan) pajak kendaraan berat untuk menjamin mereka membayar tingkat kerusakan jalan yang diakibatkannya; Denda untuk kelebihan berat muatan; Pajak polut

### DAFTAR PUSTAKA

1. Harun , 2001, Kajian Alternatif Pendanaan Jalan , \_\_\_\_\_
2. Nuriyanis. A., 2005, Studi Potendi Kelautan dan transportasi Kabupaten Batang, Laporan Penelitian SGC Kopertis Wil VI, Semarang.
3. Nuriyanis. A., 2007, Tarif Transportasi di Kota Metropolitan, Dinamika Sains, Semarang.
4. Pembiayaan jalan: *What Went Wrong*, Ian G. Heggie, *World Highway/Route Du Monde Magazine*, 2000
5. Road Pricing: *The Economic and Technical Possibilities*, Ministry of Transport, UK,
6. World Bank, ....., *Sustainable Transport, Priorities for Policy Reform, Development in Practise, The International Bank for Reconstruction and Development*, The World Bank, Washington, D.C.



SOLUSI SUMBER PEMBIAYAAN JALAN DI ERA OTONOMI DAERAH