



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 15/PUU-XVI/2018**

**PERIHAL
PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 38 TAHUN 2004
TENTANG JALAN
TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA
REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945**

**ACARA
MENDENGARKAN KETERANGAN DPR DAN AHLI
PRESIDEN
(VI)**

J A K A R T A

SELASA, 8 MEI 2018



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 15/PUU-XVI/2018**

PERIHAL

Pengujian Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan [Pasal 50 ayat (6)] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

1. Moh. Taufik Makarao
2. Abdul Rahman Sabara

ACARA

Mendengarkan Keterangan DPR dan Ahli Presiden (VI)

**Selasa, 8 Mei 2018, Pukul 11.14 – 12.52 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jl. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1) Anwar Usman | (Ketua) |
| 2) Arief Hidayat | (Anggota) |
| 3) I Dewa Gede Palguna | (Anggota) |
| 4) Maria Farida Indrati | (Anggota) |
| 5) Saldi Isra | (Anggota) |
| 6) Suhartoyo | (Anggota) |
| 7) Wahiduddin Adams | (Anggota) |

Saiful Anwar

Panitera Pengganti

Pihak yang Hadir:

A. Kuasa Hukum Pemohon:

1. Slamet Riyanto
2. Arifudin

B. Pemerintah:

1. Ninik Hariwanti (Kementerian Hukum dan HAM)
2. Erwin Fauzi (Kementerian Hukum dan HAM)
3. Arie Setiadi Moerwanto (Direktur Jenderal Bina Marga)
4. Darda Daraba (Sekretaris BPJT)
5. Sugiyartanto (Direktur Jalan Bebas Hambatan Perkotaan dan Fasilitasi Jalan Daerah)

C. Ahli dari Pemerintah:

1. Nurhasan Ismail
2. Danang Parikesit

D. Pihak Terkait:

1. Rita Tarigan
2. Indah Permata Sari

SIDANG DIBUKA PUKUL 11.14 WIB

1. KETUA: ANWAR USMAN

Sidang Perkara Nomor 15/PUU-XVI/2018 dibuka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Assalamualaikum wr. wb. Selamat siang, om swastiastu. Pemohon, dipersilakan memperkenalkan diri siapa yang hadir?

2. KUASA HUKUM PEMOHON: ARIFUDIN

Assalamualaikum wr. wb. Salam sejahtera untuk kita semua. Dalam kesempatan kali ini, dari Pemohon yang hadir adalah Kuasa Hukumnya, saya sendiri, Arifudin dan di sebelah kanan saya, Slamet Riyanto, S.H., M.H. Terima kasih, Yang Mulia.

3. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, dari DPR berhalangan, belum ada berita. Kuasa Presiden? Silakan!

4. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Dari Pemerintah hadir, Yang Mulia, dari Kementerian PU Pera:

1. Dr. Ir. Arie Setiadi Moerwanto, M.Sc. Direktur Jenderal Bina Marga.
2. Dr. Darda Daraba, M.Si. Sekretaris BPJT.
3. Ir. Sugiyartanto, M.Sc. Engineering, Direktur Jalan Bebas Hambatan Perkotaan dan Fasilitas Jalan Daerah.

Dari Kementerian Hukum dan HAM, saya sendiri, Ninik Hariwanti dan Bapak Erwin Fauzi. Kemudian, pada hari ini kami menghadirkan Ahli:

1. Prof. Dr. Danang Parikesit, M.Sc., IPU.
2. Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.H.

Demikian, Yang Mulia, terima kasih.

5. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih. Dari Pihak Terkait PT Jasa Marga, ada? Tidak ada, ya? PT Marga Harjaya Infrastruktur? Ya. Jadi, sama bertiga ini dari PT Marga Harjaya, ya? Ya, baik.

Agenda persidangan hari ini sebenarnya untuk mendengar keterangan DPR dan dua Ahli dari Pemerintah. Tapi karena DPR tidak hadir, kita langsung mendengar keterangan Ahli. Silakan ke depan dulu,

Prof. Nurhasan dan Prof. Danang. Ya, mohon Yang Mulia Pak Wahiduddin untuk memandu.

6. HAKIM ANGGOTA: WAHIDUDDIN ADAMS

Baik, Ahli Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si, dan Prof. Dr. Ir. Danang Parikesit, M.Sc., IPU, untuk mengikuti lafal yang saya tuntunkan.

"Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya, sesuai dengan keahlian saya."

7. AHLI DARI PEMERINTAH BERAGAMA ISLAM: NURHASAN ISMAIL, DANANG PARIKESIT

Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya, sesuai dengan keahlian saya.

8. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih. Mohon kembali ke tempat dulu. Pemerintah, siapa terlebih dahulu yang didengar?

9. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Yang pertama, kami hadirkan Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.H, Yang Mulia.

10. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, jadi sesuai nomor urut. Silakan, Prof. Nurhasan, di podium. Waktunya sekitar 10 atau 15 menit, kita lanjutkan dengan pendalaman atau tanya jawab. Silakan!

11. AHLI DARI PEMERINTAH: NURHASAN ISMAIL

Terima kasih, Yang Mulia. Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi. Para Pemohon, Termohon, Pihak Terkait, dan para hadirin yang saya hormati. Selamat pagi, salam sejahtera. Assalamualaikum wr. wb.

Perkenalkanlah saya menyampaikan keterangan ahli saya yang terdiri dari dua bagian. Pertama, berkaitan dengan legislative policy yang selama ini menjadi dasar dalam penentuan jangka waktu berkenaan dengan pemanfaatan dan penggunaan atau penggunaan sumber daya tertentu yang dapat dijumpai ... jadi, di dalam sejumlah Undang-Undang

Sumber Daya Agraria dan Aset-Aset Pemerintah. Jadi kalau dikaji legislative policy atau kebijakan dan prinsip pengaturan jangka waktu ini di dalam sejumlah undang-undang yang saya sebutkan tadi. Pertanahan, hutan, perkebunan, tambang, sumber daya air, terutama yang Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1974 karena Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 sudah dinyatakan tidak berlaku oleh Mahkamah Konstitusi.

Kemudian juga, sumber daya wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, baik yang Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 itu maupun yang setelah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014, termasuk di dalamnya adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Dari sejumlah undang-undang ini, maka sebenarnya tidak ada satu kebijakan dan prinsip tunggal di dalam pengaturan tentang tempat dan pola pengaturan jangka waktu.

Paling tidak kalau setelah saya kaji, ada tiga pola mengenai tempat dan pola pengaturan tentang jangka waktu ini. Pertama, penentuan jangka waktu yang diatur di dalam undang-undang dengan menggunakan ukuran yang sifatnya kuantitatif, ukuran satuan waktu atau angka tertentu. Misalnya 35 tahun, 30 tahun, 20 tahun, 10 tahun atau 5 tahun sebagaimana terdapat di dalam misalnya kalau di dalam UU PA itu ada HGU, HGB, kalau di Undang-Undang Migas itu juga menentukan satuan waktu atau angka tertentu yang ada di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 ataupun minerba dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009. Itu pola yang pertama, langsung di dalam undang-undang, ada di tiga kelompok undang-undang.

Kemudian pola yang kedua, yaitu penentuan jangka waktu tetap, diatur di dalam undang-undang, namun dengan menggunakan ukuran yang kualitatif, yaitu keberlangsungan kemanfaatan sumber daya untuk tujuan tertentu atau terjadinya peristiwa hukum tertentu. Ini dijumpai misalnya di dalam Undang-Undang Pokok Agraria. Jadi, Undang-Undang Pokok Agraria tentang tanah itu tidak menggunakan satu ukuran tunggal juga. HGU, HGB ditentukan dengan satuan waktu, satuan angka, tetapi untuk hak pakai atas tanah selama digunakan yang biasanya ini diberikan kepada Pemerintah dalam rangka tujuan pelayanan publik itu tidak menggunakan ukuran angka, tetapi batas waktunya itu adalah selama digunakan untuk pelayanan publik. Kalau tidak digunakan untuk pelayanan publik, saat itulah jangka waktunya berakhir.

Begitu juga di dalam kaitannya dengan perusahaan jalan tol, ini juga menggunakan ukuran yang sifatnya kualitatif. Jadi, jangka waktunya disandarkan kepada pelunasan dana investasi dan diperolehnya keuntungan wajar. Jadi kalau sudah ada pelunasan dana investasinya dan diperolehnya keuntungan wajar, maka pada saat itu jangka waktu perusahaan jalan tol wajib berakhir. Itu pola yang kedua.

Pola yang ketiga adalah penentuan jangka waktu tidak dalam undang-undang, tetapi diserahkan sepenuhnya kepada peraturan pelaksanaannya. Bisa dalam PP atau bahkan di dalam perjanjian-

perjanjian konsesi yang menjadi alasan adanya hubungan hukum perusahaan sumber daya, dalam hal ini adalah jalan tol. Jadi, ada tiga ini dan bahkan pola yang ketiga ini dijumpai dalam sejumlah undang-undang, misalnya dalam Undang-Undang Kehutanan itu menyerahkan sepenuhnya kepada PP Nomor 6 Tahun 2007. Kemudian, di dalam perusahaan sumber daya wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil itu diserahkan kepada PP, sampai detik ini PP-nya belum ada.

Yang ketiga, perusahaan sumber daya air yang oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1974 kemudian didelegasikan sepenuhnya kepada PP Nomor 121 Tahun 2015 mengenai jangka waktunya ini.

Kemudian yang keempat adalah pemanfaatan barang milik negara atau barang milik pemerintah atau pemerintah daerah yang di dalam Undang-Undang Perbendaharaan Negara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tidak menentukan apa pun tentang jangka waktu pemanfaatan barang milik negara maupun barang milik daerah ini, tapi ini kemudian diatur yang terakhir di dalam PP Nomor 27 ... Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014. Jadi, itu yang ada di dalam legislative policy yang selama ini digunakan oleh pembentuk undang-undang dalam menentukan jangka waktu. Jadi, tidak ada satu pedoman tunggal.

Nah, tentu ada banyak faktor yang menentukan mengapa bentuk undang-undang tidak selalu menentukan jangka waktu itu di dalam undang-undang. Pertama adalah mengenai kedudukan dan ketersediaan sumber daya tertentu itu seperti tanah misalnya yang relatif terbatas, namun manusia yang membutuhkan terus bertambah. Dalam hal ini ada kecenderungan pembentuk undang-undang menentukan batas waktu itu dengan satuan waktu, satuan angka tertentu, seperti yang ada di dalam Undang-Undang Pokok Agraria maupun di dalam Undang-Undang Pertambangan, baik yang Migas, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 maupun yang Minerba dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009. Itu faktor yang pertama yang menjadi pertimbangan dari pembentuk untuk menentukan jangka waktu di dalam undang-undang atau tidak.

Kemudian faktor yang kedua adalah tujuan pemanfaatan atau perusahaan sumber daya ini. Ada kecenderungan kalau tujuan pemanfaatannya itu adalah untuk pelayanan publik, seperti hak pakai selama digunakan yang dipunyai yang diberikan kepada lembaga-lembaga tertentu, maka ada kecenderungan jangka waktunya menggunakan satuan yang bersifat ... ukuran yang bersifat kualitatif. Disandarkan kepada satu kondisi, satu tujuan pemanfaatan untuk tujuan tertentu atau disandarkan kepada peristiwa-peristiwa hukum tertentu. Jadi, saya tadi seperti misalnya, hak pakai itu termasuk di dalam konteks sekarang ini ada satu aspek dari undang-undang jalan yang untuk juga pelayanan publik ini.

Yang kedua, jika untuk kepentingan usaha, yaitu pemanfaatannya untuk kepentingan usaha, maka ada kecenderungan ditentukan dengan

satuan, dengan ukuran yang bersifat kuantitatif atau ukuran angka atau ukuran satuan waktu tertentu.

Yang ketiga yang untuk tujuan ini yang secara unik menurut saya, Yang Mulia, adalah diberikannya perusahaan satu sumber daya tertentu itu dalam kerangka perpaduan antara pelayanan publik dan unsur bisnis, seperti yang ada untuk perusahaan jalan tol. Jadi, jalan tol itu ada dua yang harus dipadukan, pelayanan publik tujuannya dan adalah ada kepentingan bisnis di situ dalam konteks pengembalian dana investasi dan diperolehnya keuntungan wajar.

Faktor yang ketiga adalah tingkat kesulitan menentukan jangka waktu dengan satuan waktu atau satuan angka tertentu di dalam undang-undang karena adanya berbagai variabel yang tidak dapat dikalkulasi pada waktu undang-undang itu dibentuk, namun hanya bisa dikalkulasi pada saat akan dilaksanakan kegiatan perusahaan sumber daya. Jadi, kalau tingkat kesulitannya itu rendah dalam arti mudah, seperti misalnya di bidang pertambangan. Di bidang pertambangan itu relatif mudah untuk mengetahui misalnya volume bahan tambang yang ada. Dengan bantuan teknologi pasti bisa dikalkulasi di awal.

Oleh karena itu, pembentuk undang-undang di bidang pertambangan dengan sangat yakin menentukan jangka waktu di dalam undang-undang itu karena ada bantuan dari teknologi untuk menentukan berbagai macam variabel yang dapat dihitung dan sekaligus itu menentukan juga jangka waktu berapa untuk perusahaan misalnya, bahan tambang itu.

Yang kedua, kemungkinan bahwa sangat sulit menghadapi tingkat kesulitan yang tinggi untuk bisa mengkalkulasi di awal pada waktu undang-undang itu dibentuk, sehingga untuk menghindari ketidakadilan maka digunakanlah ukuran-ukuran kualitatif, seperti misalnya untuk jalan tol ini, gitu. Itu yang ada di dalam legislative policy, itu termasuk faktor-faktor yang menjadi bahan pertimbangan di dalam penentuan, apakah jangka waktu itu secara tegas dengan menggunakan satuan waktu dalam undang-undang atau di dalam undang-undang, tetapi dengan menggunakan ukuran yang sifatnya kualitatif tadi?

Nah, khusus untuk jalan tol, kalau menurut saya, Yang Mulia. Bahwa ukuran jangka waktu, penentuan jangka waktu yang ada di dalam Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 itu merupakan pola pengaturan yang tepat. Artinya, jangka waktunya tidak ditentukan secara tegas berdasarkan satuan waktu atau satuan angka tertentu, tetapi disandarkan kepada suatu peristiwa hukum, yaitu dilunasinya dana investasi dan diperolehnya keuntungan wajar. Mengapa ini saya nilai sebagai suatu ukuran yang tepat di dalam penentuan waktu? Karena sekali lagi, saya sudah utarakan penentuan jangka waktu itu harus memberikan jaminan untuk terpenuhinya dua kepentingan yang cenderung berbeda. Satu, adalah pelayanan publik. Jadi, menyediakan jalan itu adalah dalam rangka pelayanan publik. Jalan tol

adalah bagian dari jalan umum, gitu. Tetapi disamping untuk pelayanan publik, di situ ada unsur bisnisnya karena untuk membangun jalan tol diperlukan dana investasi, sehingga tentu harus ada jaminan adanya pengembalian dana investasi itu dan tentu sebagai sebuah usaha memerlukan keuntungan yang itu tidak berlebih-lebihan terus, harus dihitung secara wajar.

Nah, Yang Mulia, faktor utama untuk bisa menentukan jangka waktu yang mampu mengakomodasi dua kepentingan yang berbeda itu adalah besaran tarif tol. Jadi, besaran tarif tol itu faktor utama untuk bisa menentukan jangka waktu. Artinya, kalau jalan besaran tarif tol itu ditentukan tinggi, pasti bisa cepat, tetapi belum tentu bisa memenuhi pengembalian dana investasi. Kalau tinggi, pasti pelayanan publiknya juga tidak dipenuhi, pasti mengurangi minat orang untuk menggunakan jalan tol, gitu.

Jadi sekali lagi, faktor utamanya adalah penentuan besaran tarif tol itu, begitu, ya. Jadi, besaran tarif tol yang tepat yang pas itu yang diperlukan. Tetapi sekali lagi penentuan besaran tarif tol yang pas yang mampu memberikan pelayanan publik dan tetap menarik minat orang menggunakan jalan tol di satu sisi, di satu sisi yang lain dapat mengembalikan dana investasi dan diperolehnya keuntungan wajar, itu yang tidak mudah yang tidak mungkin ditetapkan di awal pada waktu undang-undang itu dibentuk.

Kalau misalnya, Yang Mulia, misalnya dipaksakan jangka waktu menggunakan satuan waktu entah 25, 30, 35, 40, atau bahkan 50 dipaksakan ada di dalam undang-undang, maka menurut saya akan ada pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Ditentukan jangka waktu misalnya tinggi, 40 tahun, ini memberikan kepastian hukum yang sangat tinggi, begitu, ya? Tetapi itu menimbulkan ketidakadilan. Bagi siapa? Bagi masyarakat pengguna jalan tol karena terlalu lama masyarakat untuk bisa menikmati jalan tol itu. Katakanlah karena jalan tol itu pada akhirnya konsesi akan bisa dijadikan jalan umum orang bebas menggunakan jalan itu, meskipun kemungkinan yang kedua dalam tol itu tetap digunakan sebagai jalan tol dalam rangka dana pemeliharaan jalan tol itu sendiri yang tentu tarifnya lebih rendah.

Jadi, itu kalau terlalu tinggi jangka waktunya 40 tahun misalnya, ada ketidakadilan bagi publik, bagi masyarakat menggunakan jalan tol sebagai pelayanan publik. Tapi kalau terlalu rendah, gitu misalnya, 25 atau 30, jangan-jangan dengan jangka waktu 25, 30 itu menimbulkan ketidakadilan. Bagi siapa? Bagi investor. Karena bisa saja jangka waktunya sudah berakhir, tetapi dana penge ... dana investasi belum terlunasi dan bahkan keuntungan yang wajar belum tentu diperoleh. Itu berarti investor akan dirugikan.

Jadi oleh karena itulah, Yang Mulia. Bahwa menurut saya, ketentuan Pasal 50 ayat (6) itu merupakan ketentuan yang paling pas

dalam rangka satu ... di satu sisi menjamin kepastian hukum, di sisi lain menjamin adanya keadilan bagi para pihak.

Kepastian hukum bagaimana bisa dicapai dengan ukuran itu? Kepastian hukumnya jelas kok, ada kejelasan jangka waktu diakhirinya perusahaan jalan tol itu. Kapan? Ya, sudah terlunasi inves ... dana investasinya itu dan diperolehnya keuntungan wajar, pasti harus diakhiri pada saat itu, gitu lho. Lah, berapa tahun? Itulah karena banyaknya variabel yang harus digunakan untuk menentukan besaran tarif tol itu, maka tidak mungkin ditentukan di awal pada waktu pembentukan undang-undang, tidak mungkin ditentukan di dalam undang-undang. Pasti harus dihitung pada saat akan dilaksanakan perusahaan jalan tol itu. Dengan rumusan seperti ini, keadilan bagi kedua pihak, baik masyarakat sebagai pengguna jalan ataupun bagi investor akan terpenuhi karena dengan hitungan konkret yang ada pada saat akan dilaksanakan perusahaan jalan tol, itu diharapkan ada rentang waktu dengan satuan waktu yang jelas, gitu ya? Yang dihitung berdasarkan kondisi riil pada saat dilaksanakan ... akan dilaksanakan perusahaan jalan tol.

Oleh itu, kesimpulan saya, Yang Mulia, dengan rumusan Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 itu yang di dalamnya sudah mengandung jaminan adanya kepastian hukum tentang waktu ... tentang jangka waktu di satu sisi dan adanya jaminan keadilan bagi para pihak, maka tidak mungkin ketentuan seperti ini dinilai bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dengan kata lain, keduanya mengandung kekonsistenan substansi. Saya kira itu, Yang Mulia, penjelasan keterangan ahli saya. Terima kasih. Assalamualaikum wr. wb.

12. KETUA: ANWAR USMAN

Walaikum salam wr. wb. Ya, Terima kasih, Prof. Lanjut ke Prof. Danang, silakan. Ya, waktunya mohon diperhatikan, 10-15 menit.

13. AHLI DARI PEMERINTAH: DANANG PARIKESIT

Terima kasih, Yang Mulia. Assalamualaikum wr. wb. Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, Kuasa Pemohon, Kuasa Pemerintah, dan DPR-RI serta Hadirin sekalian yang terhormat. Izinkan saya menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang hari ini memberikan kesempatan kepada saya sesuai dengan keahlian saya untuk menyampaikan keterangan ahli berkaitan dengan pengujian ketentuan Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang

Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang akan saya bagi ke dalam tiga bagian.

Yang pertama adalah telaah akademik dari sisi ekonomi transportasi terhadap investasi infrastruktur jalan dengan menggunakan pembiayaan badan usaha. Pada bagian kedua, kami akan menyampaikan keterangan atas pasal yang dimohonkan untuk diuji dari sisi bidang keahlian kami, dan yang ketiga adalah kesimpulan.

Saya akan mulai dengan telaah akademik yang berkaitan dengan pertanyaan besar, mengapa infrastruktur jalan ini menggunakan pembiayaan badan usaha?

Yang Mulia, perkenankanlah kami memulainya dengan mengatakan bahwa infrastruktur ini merupakan sebuah instrumen untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat, bersama-sama dengan dua sektor yang lainnya, yaitu pendidikan dan kesehatan. Infrastruktur merupakan tugas bagi Pemerintah untuk mencapai tujuan-tujuan pembangunan.

Di dalam pemahaan ekonomi modern secara tradisi dan historis, infrastruktur ini merupakan sebuah public goods yang menjadi tanggung jawab Pemerintah. Secara tradisional berdasarkan sejarahnya, infrastruktur termasuk jalan raya ini merupakan public goods yang bersifat di dalam terminologi teknisnya adalah non-excludable dan non-rival yang berbeda dengan Common Pool Resources (CPR) yang keduanya adalah bersifat non-excludable, tetapi yang kedua adalah bersifat rivalrous atau rivalry.

Kami memberikan contoh yang lain di luar jalan raya. Public goods itu adalah ... contohnya adalah menara suar atau menara untuk memberikan panduan kepada kapal pada saat berlayar. Jadi, kapal-kapal yang menggunakan layanan dari menara suar tersebut ... kalau satu kapal menggunakan layanan tersebut, maka kapal lain tetap masih bisa menggunakan layanan kapal tersebut, tanpa dia mengurangi kemampuan sumber daya menara suar tersebut untuk memberikan pelayanannya. Dia juga tidak menghalangi orang lain. Jadi kalau satu kapal itu dia menggunakan layanan kapal ... menara suar, kapal yang lain tidak terhalangi. Maksudnya untuk menggunakan layanan menara suar tersebut. Ini yang dinamakan dengan public goods.

Yang ini membedakannya dengan common full resources, contohnya yang ada di common full resources adalah beberapa tadi yang disampaikan oleh Prof. Nurhasan adalah sumber daya alam misalnya, atau sediaan ikan di laut. Jadi kalau common full resources, ini seringkali permasalahannya adalah pada apabila satu orang menggunakan sumber daya tersebut, maka orang lain menjadi terhambat menggunakan sumber daya tersebut.

Pembiayaan infrastruktur ini telah berkembang dari yang sepenuhnya dilakukan oleh Pemerintah melalui mekanisme pengadaan barang dan jasa, menjadi partisipasi badan usaha melalui mekanisme

investasi. Dalam praktik, sebenarnya kita juga mengenali bahwa investasi jalan, khususnya jalan lingkungan itu dapat juga dibiayai oleh masyarakat. Jadi, kita melihat banyak sekali masyarakat yang turut serta membiayai pembangunan dan pengoperasian jalan umum dan jalan lingkungan. Jalan pribadi di lahan milik swasta juga dimungkinkan diselenggarakan dengan biaya sepenuhnya dari lembaga nonpemerintah. Jadi, kita ada pergeseran dari public goods menjadi jenis-jenis barang yang lain yang secara ekonomi dikenal bahkan sebagai private goods atau club goods.

Yang Mulia, kami juga ingin menyoroti bahwa mobilitas masyarakat ini diperoleh salah satunya dengan infrastruktur transportasi yang lebih baik. Artinya bahwa semakin luas jaringan jalan dan semakin tinggi kualitas jalan, maka semakin baik pula mobilitas masyarakat. Yang pada gilirannya semakin tinggi mobilitas akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan ini telah dibuktikan dengan berbagai literatur yang diuji di Indonesia mulai tahun 1998 oleh kami sendiri.

Selanjutnya, Yang Mulia, Pemerintah ini mengakselerasi peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan peningkatan mobilitas. Caranya bagaimana? Yaitu peningkatan investasi di sektor ini. Alternatif yang ada adalah meningkatkan alokasi belanja APBN, APBD di sektor jalan. Yang kedua, melalui realokasi dari sektor lain, maupun melalui pembiayaan defisit dengan melakukan pinjaman ke lembaga pembiayaan bilateral maupun multilateral.

Alternatif lain adalah melibatkan pihak lain dalam turut serta membiayai pembiayaan investasi jalan. Peningkatan investasi melalui pembiayaan badan usaha inilah salah satu yang diharapkan memperbesar kapasitas ekspansi jaringan dan meningkatkan kualitas jalan.

Secara pengelolaan risiko fiskal Pemerintah. Pembiayaan Pemerintah dan pembiayaan badan usaha dalam penyelenggaraan jalan ini berbeda. Dalam hal jalan umum atau bukan jalan tol, masyarakat membayar pajak dan perusahaan membayar bea, termasuk royalti atas eksploitasi migas, gas, bahan tambang, serta sumber daya alam yang lainnya. Dan kemudian selanjutnya, Pemerintah atas persetujuan DPR mengalokasikan untuk berbagai program jalan.

Dalam hal pembiayaan investasi oleh badan usaha, masyarakat yang membayar adalah yang menggunakan secara langsung jalan tol tersebut. Di dalam terminologi market ekonomi atau teori market ekonomi, ini dikenal sebagai user pays principle. Jadi yang menggunakan yang membiayai.

Di dalam berbagai literatur disebutkan bahwa user pays principle ini dianggap lebih baik di dalam pelaksanaan pelayanan publik karena mengatasi persoalan yang dinamakan dengan free rider, sehingga orang-orang yang tidak punya kepentingan itu menikmati pelayanan publik tersebut tanpa memberikan kontribusi cukup terhadap pelayanan publik

tersebut. Sehingga dengan demikian, aspek keadilan pemanfaatan akses jalan lebih tinggi pada jalan tol dibandingkan pada bukan jalan tol.

Di dalam penyediaan layanan fasilitas jalan, Pemerintah membuat sosial kontrak dengan masyarakat dan memastikan bahwa jalan yang dilalui adalah layak fungsi. Fungsi ... wujud operasional dengan janji ini adalah bentuk kepatuhan terhadap standar pelayanan minimal yang disesuaikan secara berkala. Kami ulangi lagi, sekali lagi bahwa kepatuhan ini dilakukan secara berkala di dalam bentuk standar pelayanan minimal.

Dalam pembiayaan investasi dilakukan oleh badan usaha, Pemerintah menyusun Standar Pelayanan Minimum jalan tol atau SPM jalan tol. Sedangkan badan usaha membuat Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol dalam bentuk PPJT.

Dalam hal investasi jalan yang dilakukan oleh badan usaha, aset jalan yang dibangun dimiliki oleh Pemerintah dan badan usaha diberi investasi, diberi hak untuk mengoperasikan jalan sesuai dengan periode perjanjian pengusahaan dengan mengutip tarif tertentu sesuai dengan kategori kendaraan yang melaluinya.

Pengaturan operasional keikutsertaan badan usaha ini telah mengalami perubahan, Yang Mulia. Mulai dari pertama kali sejak skema ini dikenalkan yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan dan sekurang-kurangnya ada empat generasi setelah itu yang dikenali dari berbagai variannya yang fokus pada peraturan operasional mengakomodasi pengalaman dari badan pengatur jalan tol dalam mengelola investasi serta menerapkan SPM jalan tol. Pembiayaan investasi jalan tol pada dasarnya adalah berbagai risiko dan masing-masing yang mengelola bagian risikonya akan mendapatkan manfaat, baik manfaat pembangunan maupun manfaat komersial. Pemerintah dan masyarakat memperoleh manfaat peningkatan akses ke infrastruktur jalan yang lebih baik dengan kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan jalan bukan tol, serta jumlah yang menikmati bisa lebih banyak terhadap infrastruktur jalan tersebut.

Badan usaha mendapatkan manfaat komersial berupa pengembalian investasi setelah melakukan pembangunan, pengoperasian, dan pembayaran atas pinjaman yang dilakukan, sehingga titik temu dari kepentingan masyarakat dan kepentingan badan usaha adalah jangka waktu perjanjian pengusahaan dan tarif tol yang harus dibayar untuk menggunakan jalan tersebut, sehingga fokus dari kajian akademik ini memang berpusat pada pertanyaan, "Apakah negara dan Pemerintah akan mengambil posisi untuk menanggung semua risiko yang muncul selama pengusahaan jalan tersebut?"

Dengan demikian, isu fundamental dalam telaah akademik kebijakan publik dan kebijakan investasi di sektor transportasi jalan terhadap pengujian Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan adalah sebenarnya bagaimana pembangunan jalan

tol mampu memberikan perlindungan kepada masyarakat pada saat pemerintah membuka keikutsertaan investasi pada badan usaha.

Yang Mulia Ketua dan Anggota Majelis Mahkamah Konstitusi yang kami hormati ... kami muliakan. Berikutnya, kami akan masuk kepada keterangan atas pasal yang dimohonkan untuk diuji. Pengujian ini dimaksudkan untuk Pasal 50 ayat (6), yaitu pada frasa *tertentu* dalam kaitannya dengan jangka waktu konsesi sepanjang tidak dimaknai paling lama 20 tahun dan hak konstitusional yang digunakan oleh Para Pemohon adalah Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

Kami ingin menyampaikan bahwa selama periode perjanjian pengusahaan, baik Pemerintah maupun badan usaha terpapar risiko-risiko yang akan memengaruhi dan menentukan perjanjian pengusahaan. Jadi, kami ulangi bahwa paparan risiko ini ada pada dua belah pihak. Dalam hal ini adalah pihak pemerintah dan pihak investor. Di antara risiko-risiko yang menentukan perjanjian pengusahaan itu ada delapan yang kami identifikasikan di sini.

Pertama adalah perubahan iklim investasi. Yang bis ... tidak bisa dikendalikan oleh kedua belah pihak, yaitu yang akan menentukan tingkat keuntungan yang wajar itu berapa.

Kedua, situasi moneter yang akan menjadi pertimbangan dari pihak bank dalam menetapkan tingkat suku bunga pinjaman.

Ada risiko yang ketiga, yaitu kemampuan manajemen pemeliharaan yang akan memengaruhi biaya operasional dari perusahaan jalan tol tersebut.

Yang keempat, adanya cost overrun (biaya yang melonjak) akibat seringkali ditentukan oleh faktor eksternal, seperti kondisi geografis dan geologis yang belum diketahui pada saat terjadinya perjanjian tersebut.

Kemudian yang kelima, perubahan kepemimpinan atau orientasi politik pemerintah akan dapat ... mengubah kebijakan masa konsesi dan perhitungan biaya produksi (cost of goods sold).

Yang keenam, perubahan sistem operasi tol, seperti penetapan alternatif akses baru (open atau close toolkit system), sistem ramp metering yang akan difokuskan untuk kepentingan pengguna secara luas, bukan orang per orang.

Yang ketujuh, kondisi riil ekonomi masyarakat, kondisi ekonomi makro dan regional yang mengindikasikan kemampuan keuangan masyarakat dan dinamika usaha di koridor jalan tol yang akan memengaruhi kemauan dan kemampuan membayar mereka.

Dan yang kedelapan, juga tidak kalah penting adalah kemajuan teknologi, kendaraan, maupun infrastruktur yang akan mengubah kecepatan transaksi dan perjalanan kendaraan dan kompetisi dengan moda-moda yang lain.

Dengan demikian, Yang Mulia, kami ingin menyampaikan bahwa semakin besar kemampuan Pemerintah mengambil risiko tersebut, maka

jangka waktu pengusahaan akan lebih pendek dan/atau tarif tol akan lebih murah. Dan sebaliknya, semakin Pemerintah tidak mampu menanggung risiko tersebut, maka risiko tersebut tentunya akan digeser kepada pihak investor swasta, sehingga biaya akan menjadi lebih mahal maupun waktu pengusahaan yang lebih panjang. Apabila Pemerintah mengambil lebih banyak risiko-risiko selama masa pengusahaan jalan tol, tentunya dampak yang sangat jelas dan nyata adalah kebutuhan alokasi anggaran APBN/APBD yang lebih besar, atau realokasi dari sektor lain, atau kutipan pajak yang lebih besar dari masyarakat dan dunia usaha, atau bagi hasil sumber daya alam yang lebih besar.

Masing-masing ruas jalan tol untuk kami sampaikan memiliki profil risiko yang berbeda-beda karena masyarakat yang dilayani berbeda, kondisi sumber daya alam, kondisi geografis, geologisnya berbeda, sehingga untuk setiap ruas tersebut perlu ditetapkan jangka waktu pengusahaan, pola operasi, dan tingkat tarif untuk masing-masing kategori pengguna yang lebih adaptif terhadap perlindungan masyarakat. Sekali lagi, kami ingin menekankan bahwa penetapan tersebut itu dilakukan dalam rangka lebih adaptif terhadap perlindungan kepada masyarakat luas.

Menjadikan jangka waktu pengusahaan jalan tol tertentu dan mengujinya dalam undang-undang mengakibatkan BPJT tidak akan mampu merespons perubahan risiko, yang akhirnya akan ditanggung oleh masyarakat dalam bentuk biaya mahal yang berada di atas daya belinya.

Penempatan ... penetapan jangka waktu dalam undang-undang akan meletakkan negara dan pemerintah dalam komitmen yang sulit ditanggung risikonya.

- a. Risiko biaya mahal bagi pengguna jalan tol yang harus membayar lebih mahal daripada daya belinya, baik orang maupun badan usaha yang bermaksud mengakses jalan tol tersebut.
- b. Risiko bagi biaya masyarakat yang tidak secara langsung menikmati manfaat keberadaan jalan tol karena realokasi anggaran yang harusnya untuk mendukung pembangun daerah wilayahnya, seperti masyarakat di wilayah Papua, Nusa Tenggara, Maluku yang seharusnya mendapatkan perhatian Pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan mereka.
- c. Risiko fiskal bagi Pemerintah untuk alokasi anggaran di sektor yang sangat prioritas perlu didanai APBN. Hal ini dilakukan dengan memberikan subsidi yang lebih besar atau menaikkan sumber pembiayaan melalui pajak yang sulit diperkirakan kebijakannya karena harus melalui proses politik anggaran di Dewan Perwakilan Rakyat.
- d. Yang keempat. Risiko minat investasi, ini juga penting, dari badan usaha serta akses investor terhadap kebutuhan pinjaman investasi dan penjaminan risiko, sehingga program Pemerintah dalam

pengembangan jaringan-jaringan nasional tidak dapat terlaksana sesuai rencana yang pada gilirannya tidak akan mampu membawa negara kepada kemajuan dan daya saing secara internasional.

Beberapa pengalaman yang internasional yang menjadi referensi kami, memperlihatkan bahwa praktik-praktik terutama di negara EU. Jangka waktu perusahaan itu diwujudkan di dalam perjanjian, bukan di dalam act atau law yang mengatur tentang jalan. Hal yang sama dilakukan di Korea Selatan, di Jepang, Australia, Amerika Serikat, Kanada, dan negara-negara di Amerika Latin. Di negara di Amerika Latin menganut satu pendekatan yang berbeda, mereka tidak menetapkan batas waktu, tetapi memastikan bahwa di dalam perjanjian konsesi itu pada saat pendapatan mencapai pengembalian investasi, maka secara otomatis konsesi tersebut berakhir. Jadi, tidak ketahuan waktunya, tahunnya tidak ditetapkan. Yang penting kalau sudah memenuhi pengembalian investasi yang wajar yang disepakati, otomatis perjanjian konsensinya berakhir.

Dengan demikian, kami akan ... kami juga telah melakukan konsultasi dengan ahli ... dengan Guru Besar Universitas Melbourne yang menjadi anggota infrastruktur Australia yang mengkonfirmasi juga bahwa dinamika risiko dan faktor risiko investasi menyebabkan perlunya perjanjian memperhatikan kepentingan masyarakat dan investor.

Kami sampai pada butir kesimpulan. Jalan sebagai public good yang secara tradisional dan historis bagi public good merupakan aset Pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Penyertaan badan usaha dalam perusahaan jalan dimaksudkan untuk mempercepat dan meningkatkan akses masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur jalan. Masyarakat memperoleh layanan infrastruktur berdasarkan standar pelayanan minimum dan badan usaha memperoleh pengembalian investasi yang wajar. Jalan tol sesuai dengan prinsip dalam teori market ekonomi merupakan pemekanisme pembiayaan yang adil karena pemanfaat jalan tol adalah juga pengguna (user pays principle), sehingga pemanfaatan mekanisme kerja sama Pemerintah dan badan usaha ini perlu didorong.

Dengan membuat perjanjian dengan badan usaha, negara dan Pemerintah memiliki risiko, terutama di dalam memberi perlindungan kepada masyarakat, sehingga undang-undang mengenai ... yang mengatur pengembangan jalan harus mengenali risiko yang ada dan cukup adaptif, sekali lagi, cukup adaptif di dalam mengakomodasi berbagai risiko investasi oleh badan usaha.

Perubahan risiko, faktor, dan tingkat risiko investasi harus mampu diperluas ruang responsif oleh Pemerintah sebagai pihak yang berada di tengah masyarakat dan badan usaha, sehingga penyebutan jangka waktu tertentu di dalam Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 telah sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan badan usaha, serta sejalan dengan kaidah-kaidah ekonomi publik atau ekonomi

transportasi. Yang berbeda dengan common pool resources yang memiliki sifat natural monopolistik, akses masyarakat jalan tol kita kenal di Indonesia tidak bersifat eksklusif, sehingga penetapan waktu penguasaan tidaklah sesensitif dibandingkan dengan perubahan risiko dengan faktor risiko yang melekat pada keputusan investasi tersebut.

Ini yang membedakan Undang-Undang Jalan kita dengan berbagai peraturan yang ada di luar negeri karena apabila undang-undang dan peraturan mengenai jalan tol di luar negeri itu fokus hanya pada pengembalian investasi. Tetapi di Indonesia selain itu memberikan atau menjadikan dia sebagai instrumen pembiayaan, dia juga mengakomodasi yang dinamakan dengan pilihan dan alternatif. Oleh karenanya, di undang-undang kita, Undang-Undang jalan itu selalu mengatakan bahwa jalan tol adalah jalan alternatif, bukan satu-satunya jalan. Sehingga masyarakat masih memiliki ... memiliki pilihan dan itu menjadikan undang-undang kita, Undang-Undang Jalan ini memiliki memasukkan aspek keadilan sosial karena mewajibkan pemerintah menyediakan atau mengelola jalan alternatif bagi masyarakat.

Dengan demikian, setelah kami melakukan analisis telaah yang mendalam terhadap berbagai teori, dan kajian akademik, serta berbagai literatur, kami sampai pada kesimpulan bahwa dengan timbulnya banyak faktor risiko yang tentu saja perlu diakomodasi dan dikelola oleh pemerintah secara baik, kami berpendapat bahwa Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tidak perlu dibatalkan maupun diubah.

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, demikian telah kami sampaikan keterangan dari kami selaku Ahli. Atas perhatian dan kesempatan yang diberikan Yang Mulia dan Majelis Hakim, kami selaku Ahli menyampaikan terima kasih. Assalamualaikum wr. wb.

14. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Terima kasih, Prof. Dari Kuasa Presiden, apa ada hal yang ingin didalami atau sudah cukup?

15. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Sudah cukup.

16. KETUA: ANWAR USMAN

Sudah cukup? Dari Pemohon, cukup juga?

17. KUASA HUKUM PEMOHON: ARIFUDIN

Cukup, Yang Mulia.

18. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Dari Pihak Terkait? Ada, enggak, yang ingin ditanyakan atau sudah cukup juga?

19. PIHAK TERKAIT: RITA TARIGAN

Tidak ada, Yang Mulia.

20. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Dari meja Hakim? Ya, Yang Mulia Pak Palguna!

21. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Ya. Terima kasih, Yang Mulia. Menarik keterangan yang sudah disampaikan, sudah cukup jelas. Tapi, untuk Pak Nurhasan, saya ... saya mau mohon penegasan, Ahli Bapak Prof. Nurhasan. Jadi kalau kita lihat dari ketiga ... tiga model legislative policy atau pola legislative policy dalam pengusahaan sumber daya alam tersebut itu, menurut Ahli, apakah ... apakah ada hal fundamental dari ketiga pola itu yang kemudian memiliki potensi untuk merugikan hak-hak warga negara? Khususnya begini maksud saya, dari ketiga model itu, apakah terdapat potensi yang secara fundamental memungkinkan hilangnya kontrol negara terhadap objek yang seharusnya berada di bawah penguasaan negara dari tiga model itu? Kalau mau dikhususkan kepada jalan tol, ya lebih bagus. Itu ... itu untuk Prof. Nur.

Kemudian, untuk Prof Danang. Ya, satu juga pertanyaan saya. Kalau di ... memperhatikan adanya pertimbangan tentang delapan risiko yang disampaikan di halaman 7 ... eh sori, di halaman 6, ya? Ya, di halaman 6 dari ... dari paparan Ahli Prof. Danang. Kemudian, dikaitkan dengan kesimpulan yang terakhir ... anu ... terakhir tadi itu. Begini, pertanyaan saya agak menggelitik juga. Apakah dengan demikian sebenarnya Ahli hendak mengatakan bahwa sangat tidak visible dan sekaligus tidak reasonable kalau pembatasan waktu itu ditetapkan di dalam law, di dalam undang-undang, kalau melihat ini? Kecuali negara kita kaya, jadi Pemerintah bangun sendiri, gitu ya? Nggak perlu lagi membeli bahkan pihak swasta itu, ya? Selama masih melibatkan pihak swasta, maka delapan model risiko yang harus itu. Nah, dan ... dan kemampuan Pemerintah untuk beradaptasi terhadap risiko atau mengambil risiko itu sangat menentukan sehingga sangat sulit untuk menentukan jangka waktu yang fixed kalau itu diatur dalam undang-undang. Apakah itu sebenarnya yang lebih mau ditekankan oleh Ahli? Pertanyaan saya hanya itu saja, mohon penegasan. Terima kasih.

22. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Lanjut, Yang Mulia Prof. Saldi!

23. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA

Terima kasih, Pak Ketua. Pertama kepada Ahli, Prof. Nurhasan Ismail. Di halaman awal Keterangan itu kan, dijelaskan soal alasan waktu itu sebetulnya bisa dilihat dari tiga aspek. Satu, bagi subjek yang diberi kesempatan untuk memanfaatkan atau mengusahakan jalan tol itu. Kedua, bagi publik atau masyarakat, masyarakat banyak disebut di sini. Lalu untuk Pemerintah.

Prof. Nurhasan, kalau dilihat konstruksi rumusan Pasal 50 ayat (6) itu, sebetulnya kan, ada 2 hal mendasar di situ. Pertama, soal *jangka waktu tertentu* yang tidak ditentukan *tertentu*-nya itu. Itu yang dipersoalkan oleh Pemohon, sehingga kemudian Pemohon memikirkan, "Ya, *tertentunya* dibatasi saja, 20 tahun."

Bahkan di sidang sebelumnya, bisa lebih panjang kan, waktunya untuk ... apa ... untuk memikirkan kepentingan investor.

Lalu yang kedua, di pasal yang sama juga ada *keuntungan yang wajar*. Ini kan, dua-dua tidak terdefinisi secara jelas. Satu, *jangka waktunya tertentu*, lalu *keuntungannya yang wajar*.

Nah, kalau *waktu tertentu* dikira-kira bisa ditambah dan segala macam, ya, masih bisa di apalah ... dinalar-nalarkan oleh masyarakat. Tapi *keuntungan yang wajar* itu kan, sesuatu yang sulit bisa didefinisikan. Bagaimana menentukan *keuntungan yang wajar*, sehingga batas waktu itu masuk akan bisa diterima? Berapa yang ditetapkan dalam perjanjian? Dan dalam konteks itu sebetulnya, Prof. Nurhasan ... apa namanya ... bagaimana meletakkan posisi masyarakat di antara rumusan norma yang dua-duanya tidak jelas ini sebetulnya? Ini kalau dibaca di konteks undang-undangnya. *Waktu tertentu*-nya tidak jelas, *keuntungan yang wajar*-nya juga tidak jelas. Padahal negara itu kan, tidak boleh hanya melihat kepada investor saja. Di sisi lain juga harus melihat kepentingan masyarakat yang mungkin sebagian juga menunggu-nunggu, "Kapan ini jalan tol ini bisa tidak bayar lagi?" Gitu.

Nah, bagaimana Ahli meletakkan di sini soal keadilan versus kepastian itu dalam konteks dua frasa di Pasal 50 ayat (6) itu yang sebetulnya tidak definitif atau tidak eksplisit? Lalu ... itu yang ... yang ... apa ... yang pertanyaan saya kepada Prof. Nurhasan. Ini masih ada kaitan dengan ... apa namanya ... dengan tiga model perumusan waktu di dalam undang-undang.

Agak mirip dengan itu, pertanyaan saya juga saya alamatkan kepada Prof. Danang Parikesit. Di halaman awal keterangan Ahli itu kan, mengutip ... apa namanya ... pendapat Henckel dan McKibbin itu. Yang kalau dibaca, jadi kalau orang melihat bikin makalah, biasanya kutipan-

kutipan awal itu kan, menjadi ruh bagi orang menjelaskan ke belakangnya. Kutipan awal yang ada di halaman 1 itu kan, sama sekali tidak bicara soal kepentingan masyarakat di situ. Jadi kalau begitu sebetulnya masuk akal sembilan atau delapan poin kecemasan, ini namanya poin ... apa namanya ... faktor-faktor yang menentukan itu, poin-poin penting yang ada di halaman 7 itu yang juga menurut saya itu tidak mempertimbangkan kepentingan masyarakat banyak di delapan poin yang harus dipertimbangkan dalam soal investasi jalan tol itu. Padahal di sisi lain, negara kan, juga punya kepentingan menjamin kepentingan masyarakat dalam soal bisnis jalan tol. Nah, bagaimana Ahli menjelaskan soal ini? Terima kasih.

24. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, Yang Mulia Pak Suhartoyo!

25. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Terima kasih, Pak Ketua. Saya ke Prof. Nurhasan dulu. Begini, Prof, ada dua faktor yang dijadikan dasar dalam menentukan jangka waktu. Yang pertama, fungsi jalan tol yang harus menyeimbangkan antara dua kepentingan yang berbeda, yaitu di satu sisi memenuhi pemberian pelayanan publik dan seterusnya. Kemudian yang kedua, besaran tarif tol yang mampu memenuhi dua aspek juga, yaitu kepentingan masyarakat pengguna jalan tol yang mampu memberikan pendapatan dan terbayarnya keuntungan wajar.

Begini, Prof, apakah kalau kemudian ini sebetulnya diatur di undang-undangnya, apakah ada hakikat yang hilang dengan faktor-faktor yang Anda sampaikan ini? Kekhawatiran apa yang kemudian ... kalau ini kemudian diatur di dalam undang-undangnya? Toh bisa seperti 20 tahun, kemudian akan diperpanjang kemudian sesuai dengan kebutuhan dan justru pada tahap 20 tahun pertama itu bisa dievaluasi secara riil, konkret, sehingga akan diperpanjang berapa tahun lagi kemudian perpanjangan itu karena sudah berdasarkan variable-variabel yang disesuaikan dengan karakteristik daripada jalan tol di ... yang bersangkutan karena karakternya kan, beda-beda, tergantung dari variable-variabel yang Anda sampaikan tadi. Jadi, ruh, hakikat apa yang dikhawatirkan kemudian menjadi hilang? Itu pertanyaan yang pertama.

Kemudian yang kedua. Begini, Prof, kalau Anda mengemukakan argumentasi bahwa ada kesulitan untuk menentukan tarif tol karena sangat tergantung kepada skala jalan tol yang dibangun. Kemudian, letak lokasi jalan tol yang dibangun juga, daya bayar masyarakat yang menjadi calon pengguna jalan tol, minat dan jumlah jalan ... pengguna jalan tol, dan perkiraan rata-rata pengguna setiap bulan atau tahun.

Justru ini kan, bukannya variabel-variabel yang sebenarnya fluktuatif, ya, Prof, ya?

Artinya bahwa dengan ditentukannya jangka waktu ... tidak ditentukan jangka waktu akan semakin kemudian ada ketidakpastian di situ karena ada beberapa variabel yang ... yang untuk menentukan tadi harus didasarkan pada hal-hal yang sifatnya sangat ... apa ... dinamis dan fluktuatif, ya? Apakah itu kemudian berkorelasi, Prof? Kalau kemudian itu tetap dibatasi dengan jangka waktu meskipun jangka waktu itu seperti yang disampaikan yang pertama tadi, itu masih bisa diperpanjang sesuai dengan ... itu untuk ... dua pertanyaan untuk Prof. Nurhasan.

Kemudian ke Pak Danang ... Prof. Danang. Begini, Prof. Saya minta diklikir dulu, sebenarnya yang melakukan perjanjian itu pemerintah apa BUMN kepada pihak ketiga itu? Itu, ya.

Kemudian yang Anda maksudkan, korelasi pertanyaan saya ini adalah apa perjanjian yang Anda maksudkan di situ antara Pemerintah dengan badan usaha itu? Yang kemudian apa ... KPBU, ya, istilahnya itu, bentuknya apa itu? Karena ini berkore ... berhubungan dengan bentuk atau penyertaan uang negara karena kaitan dengan badan usaha tadi dan kita tahu bahwa sebenarnya kan Jasa Marga ini yang ... yang mengelola jalan tol ini kan, persero ini, profit oriented, ya? Nah, sebenarnya modal yang disertakan kepada BUMN dalam hal ini Jasa Marga ini sebenarnya penyertaan modal atau sebenarnya berupa apa? Subsidi, pinjaman, atau apa, Prof? Karena ini untuk membatasi garis-garis demarkasi bahwa sejauh mana pemerintah bisa ikut campur kalau itu sudah masuk wilayah BUMN. Nah, ini perjanjian-perjanjian macam apa yang Anda konsepskan di situ?

Kemudian, yang kedua juga masih ada kaitannya dengan pertanyaan Pak Palguna yang mengenai delapan variabel tadi. Apakah juga ... ini juga kemudian sebenarnya tidak bisa kemudian menjadi alasan bahwa sebenarnya perjanjian itu sendiri harus ... bukan perjanjian sendiri, undang-undang sendiri itu harus memberi batas waktu meskipun Anda tegaskan bahwa di perjanjianlah batas waktu itu sebenarnya ditentukan? Apa kekhawatirannya? Kemudian delapan variabel ini juga sebenarnya sama dengan yang saya tanyakan ke Prof. Nurhasan bahwa itu sebenarnya juga fluktuatif, sifatnya sangat dinamis dan bisa menimbulkan ketidakpastian. Justru kemudian kalau muaranya ada di hilir itu ingin menyejahterakan masyarakat, sebenarnya kan, sebenarnya prosesnya itu fiker cycles saja, lingkaran setan yang ada di situ. Rakyat awalnya dibeban ... dibebani sesuatu yang berat, tapi kemudian sebenarnya dari kita untuk kita juga. Apa yang membedakan di situ sebenarnya? Itu saja. Terima kasih, Pak Ketua.

26. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, masih. Yang Mulia Pak Wahiduddin!

27. HAKIM ANGGOTA: WAHIDUDDIN ADAMS

Baik. Terima kasih, Pak Ketua. Saya ingin ke Pak Prof. Nurhasan. Tadi ada disebut bahwa ada undang-undang misalnya bidang pertambangan, itu dapat menentukan batas waktu karena kecanggihan teknologi menghitung faktor-faktor yang terkait, yang kalau saya gabungkan dengan dari Pak Danang tadi memang dalam menetapkan jangka waktu itu pertama, dinamika risiko. Kemudian, risiko investasi. Lalu, benchmark beberapa negara. Lalu, konsultasi dengan beberapa pakar. Saya ingat itu alasan tahun 2003, Pak, ketika membahas rancangan undang-undang itu karena itu pada waktu pembahasannya di DPR itu sudah juga disampaikan hal-hal seperti itu. Ini sayang DPR tidak hadir, ya. Jadi, apa yang disampaikan oleh Pak Danang itu, ya, sama, itu alasan Pemerintah mengapa batas waktu tertentu itu, ya, tidak ditentukan.

Nah, tadi ada clue-nya sebetulnya dari Pak ... apa ... Pak Nurhasan. Undang-Undang Bidang Pertambangan itu bisa. Kenapa? Karena ada kecanggihan teknologi menghitung. Nah, saya kira untuk menghitung ini pertama kalau dia ditetapkan di undang-undang misalnya, tentu hierarkinya menjadi lebih kuat karena dia undang-undang itu, ya, di sana ditetapkan oleh pembentuk undang-undang dari DPR dan rakyat, masanya bisa pasti.

Nah, yang kedua, undang-undang ini kan, terkait dengan 10 undang-undang, mulai dari jasa konstruksi, lingkungan hidup, pertanahan, penanaman modal. Nah, kalau itu diharmonisasikan dengan itu bagaimana, Pak? Dan pertanyaan saya, ini kan, sudah berjalan 15 tahun, apakah Pemerintah atau kita semua punya pengalaman setelah 15 tahun ini? Ya, nampaknya mungkin ya, sudah bisa ditentukan, misalnya batas waktunya itu, apakah seperti petitem atau kurang dari itu karena pengalaman-pengalaman. Ya, kalau 15 tahun yang lalu kita bicara ini karena kita belum punya pengalaman, sekarang kita berjalan pada pengalaman dan ada tadi contoh ya, undang-undang bidang pertambangan bisa.

Dan ini terkait dengan bidang 10 undang-undang, misalnya terkait dengan tata ruang, misalnya pertanahan, penanaman modal, rencana pembangunan jangka menengah, ini kan, bisa, jangka menengah kita kan, 25 tahun bisa dirancang. Apakah ini tidak? Dari pengalaman selama ini, apakah dinamika risiko termasuk risiko investasi, memang ini kayaknya kita belum ... apa ... bisa beranjak dari pengalaman atau alasan tahun 2003 itu waktu pembahasan ini? Sekarang ini sudah berjalan kan, Pak? Apakah pengalaman-pengalaman dalam perjalanan ini

ya, bisa ya, kita percaya diri untuk ya, membuat ketentuan? Meskipun tidak fixed betul sekian, tapi misalnya paling sedikit, atau paling lama, atau jarak antara itu. Ini kan, menunjukkan kita mampu selama ini mengatasi dinamika risiko, menghitung risiko-risiko dengan pengalaman-pengalaman itu, gitu kan, ya. Saya kira, terima kasih.

28. KETUA: ANWAR USMAN

Baik, silakan, Pak Prof. Nurhasan!

29. AHLI DARI PEMERINTAH: NURHASAN ISMAIL

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Yang Mulia Palguna, ya, kekhawatiran bahwa kalau tidak ditentukan dalam undang-undang itu akan semacam hilang kontrol negara terhadap penentuan jangka waktu ini, ya kalau masih dalam lingkup peraturan pelaksanaan Pemerintah, ya, masih, Pak Yang Mulia. Jadi untuk mengontrol berapa sih, itu yang jangka waktu yang diperlukan ini. Hanya memang kekhawatiran yang seperti yang dikemukakan oleh Yang Mulia Pak Palguna ya, terbuka untuk muncul di pikiran kita, begitu, ya.

Ini menyangkut tentu, satu, apakah prinsip-prinsip good governance itu benar-benar melandasi semua perilaku, semua pengambilan keputusan, semua pengambilan kebijakan oleh Pemerintah? Dalam arti ada transparansi, gitu, ya, ada rasa pertanggungjawaban kepada publik di samping sikap kehati-hatian untuk tidak merugikan kepentingan negara maupun kepentingan publik. Jadi ... jadi itu, Pak. Jadi saya kira bukan persoalan, "Apakah ini diatur dalam undang-undang atau dalam peraturan pelaksanaannya?"

Tetapi adalah persoalan pelaksanaan dari good governance itu sebagai landasan dari semua perilaku birokrasi pemerintahan kita, bahkan mungkin birokrasi pembentuk undang-undang itu sendiri. Saya hanya bisa menjelaskan itu, Pak Yang Mulia, begitu, ya.

Yang kedua dari Yang Mulia Pak Saldi Isra. Memang ... tapi saya memandang begini bahwa kalimat yang ada di dalam Pasal 50 ayat (6) itu sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan, gitu ya. Jadi, penentuan *waktu tertentu* memang gitu ya, ada istilah itu, gitu ya. Bahwa kemudian disambung yang dapat ... pada prinsipnya yang dapat menjamin, gitu ya, terbayarnya dana investasi dan keuntungan wajar. Bagi saya, Yang Mulia, bahwa istilah *waktu tertentu* bagi saya adalah harus dimaknai dalam konteks dua kata, dua konsep yang ada di belakangnya itu, yaitu terlunasinya dana investasi dan keuntungan yang wajar. Memang seolah-olah keuntungan yang wajar itu open noun, gitu ya, yang bisa ditafsirkan terbuka.

Nah, kembali itu apa yang tadi saya kemukakan, itu ya, ini fungsi dari peraturan pelaksanaannya untuk menjelaskan kalau memang di

dalam undang-undangnya ya, biasa begitu, pembentuk undang-undang ketika sudah susah memberikan makna kan, *cukup jelas* begitu ya, meskipun masih terbuka untuk dimaknai macam-macam. Jadi, fungsi PP untuk menjelaskan itu tentu ketika PP dibentuk, adakah prinsip-prinsip good governance itu diterapkan?

Bagi saya, di situ, Yang Mulia. Jadi, untuk me ... apa ya, untuk tidak menimbulkan penjabaran yang terlalu terbuka dan kemudian menimbulkan kerugian bagi publik, ya kembali sekali lagi fungsi dari prinsip-prinsip good governance yang harus melandasi dari semua perilaku pengambilan kebijakan, penjabaran suatu undang-undang ke dalam peraturan pelaksanaan itu harus menjadi jaminan. Menurut saya seperti itu, ya.

Kemudian, Yang Mulia Pak Suhartoyo. Itu. Jadi, saya prinsipnya begini, Yang Mulia, memang bisa saja ditentukan dengan jangka waktu tertentu dalam undang-undang, kemudian dapat diperpanjang. Cuma saya ingin menegaskan sebenarnya filosofi perpanjangan itu kan, tidak harus diberikan, meskipun undang-undangnya mengatakan boleh, terbuka untuk diperpanjang. Tapi, filosofinya adalah terbuka untuk tidak diberikan tergantung pada kondisi-kondisi yang mengiringi dari proses pemanfaatan atau penggunaan sumber daya tertentu, misalnya termasuk di dalam jalan tol ini, begitu, ya.

Jadi, sekali lagi, perpanjangan tidak harus diberikan. Ini kalau saya berkaca pada apa yang ada di dalam ... misalnya di dalam sumber daya agraria. Jadi kalau memang sudah tidak mungkin karena adanya penyimpangan-penyimpangan di dalamnya, tentu perpanjangan tidak bisa di ... di samping mungkin, Yang Mulia, ini saya karena sering juga bergaul dengan investor, begitu, ya, "bergaul" dengan investor. Kadang-kadang kepastian jangka waktu yang bisa mengembalikan dana investasi itu, itu sungguh-sungguh ditetapkan dalam waktu yang fixed, begitu. Bahwa satu kali pemberian jangka waktu itu harus menjamin dia mengembalikan break-even point-nya tercapai, disamping keuntungan bisa diperoleh. Jadi, mereka sebenarnya tidak terlalu berharap adanya perpanjangan, begitu lho. Jadi, satu kali pemberian jangka waktu, itulah yang lebih diinginkan karena mereka akan berhitung. Satu itu.

Yang kedua, kadang-kadang ... ini lontaran mereka bahwa kalau mereka mengatakan Indonesia tidak ada kepastian hukum. Di antara yang mereka identifikasi itu adalah perubahan-perubahan kondisi politik, termasuk kepemimpinan yang bisa juga tidak bisa menjamin bahwa apa yang sudah diperoleh pada pola atau rezim atau kepemimpinan yang terdahulu bisa diperoleh juga pada kepemimpinan negara yang akan datang. Jadi, itu faktor-faktor risiko yang dilihat oleh para investor, sehingga mereka perpanjangan tidak selalu menjadi sebuah pilihan bagi mereka pada saat pemberian jangka waktu pertama kali itulah mereka menghendaki kepastian break-even point dalam usaha mereka dan diperolehnya keuntungan bisa dijamin. Jadi, itu ya, mengapa menurut

saya tetap kembali kepada apa yang dirumuskan Pasal 50 itu. Jangka waktu riil, satuan waktu silakan ditentukan pada saat akan dilaksanakan perusahaan jalan tol itu.

Kemudian, variabel-variabel penentu, Yang Mulia, jadi mungkin kalau variabel-variabelnya yang menentukan besaran tarif tol bisa diidentifikasi, tetapi persoalan perhitungan masing-masing variabel dalam rangka penentuan tarif yang itu akan berdampak kepada jangka waktu, itu yang kalau ditentukan pada saat ... oleh pembentuk undang-undang pada saat dibentuknya undang-undang, pasti penghitungan riilnya yang tidak mungkin bisa dilakukan. Bahwa identifikasi variabelnya berdasarkan referensi seperti yang disebut oleh Prof Danang tadi terbuka, tetapi hitungan riilnya itu pasti sangat ditentukan oleh waktu, perubahan waktu, dan mungkin lokasi, begitu ya. Perbedaan lokasi sangat menentukan, lokasi jalan tol maksud saya, begitu.

Jadi, tidak bisa itu kondisi daya jangkau, daya beli, begitu, daya bayar, masyarakat kan, bisa berbeda-beda pada lingkungan dibangunnya jalan tol, begitu. Jadi, itu yang menyebabkan bahwa kalau ditentukan di awal pasti tidak bisa hitungan tarif tol sebagai dasar untuk menentukan waktu, pasti agak mengandung, gitu ya ... apa ... penyimpangan-penyimpangan nanti dan itu menciptakan ketidakadilan.

Yang terakhir dari Yang Mulia Pak Wahiduddin. Jadi, memang begini, Yang Mulia. Kalau di tambang itu kenapa bisa dihitung volume, dan seterusnya, dan seterusnya, bahkan mungkin nilai ekonomi dari bahan tambang yang ada di situ, termasuk misalnya kualitas dari bahan tambang yang ada di situ karena ini variable fixed, kondisinya kondisi fixed, gitu ya. Ya, ini yang ada di dalam perut bumi itu. Diambil contoh saja sudah bisa, gitu lho, para pengusaha itu menghitung "Oh, ini kualitasnya sekian."

Bukan hanya pengusaha, tetapi pemerintah juga sudah bisa menghitung, sehingga ... dan kalau volumenya sekian itu sudah bisa dihitung itu bisa ditambah dalam sekian tahun.

Jadi itu, gitu, kalau di dalam tambang, kenapa kok, dengan bantuan teknologi sudah bisa dihitung. Tetapi dalam konteks perusahaan jalan tol kadang-kadang kita berhadapan dengan perilaku pengguna jalan, ditambah juga ada ... bahwa jalan tol itu hanya satu alternatif di dalam berlalu lintas, infrastruktur dalam berlalu lintas, gitu ya. Jadi menghadapi perilaku orang kan sepanjang sekian waktu, sekian puluh tahun itu pasti tidak bisa fixed seperti bahan tambang. Perilaku manusia selalu bisa berubah-ubah, begitu ya. Misalnya, ketika pemerintah juga membangun jalan-jalan alternatif yang lain yang bukan tol, pasti itu akan berpengaruh pada perilaku pengguna jalan.

Jadi dinamika dari variabel inilah, gitu lho, yang tidak memungkinkan untuk jalan tol itu dikalkulasi di awal, seperti halnya mengkalkulasi volume nilai ekonomi dari bahan tambang. Bahkan

mungkin kalau nilai, "Oh, dengan sekian ton saya dapat keuntungan sekian di tambang."

Itu tidak bisa digunakan di dalam menghitung besaran tarif tol yang sangat ditentukan oleh variabel yang sangat banyak dan itu variabelnya sangat dinamis dari waktu ke waktu, dari lokasi ke lokasi. Saya kira itu, Yang Mulia, penjelasan lebih saya. Terima kasih.

30. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terakhir Prof. Danang, silakan!

31. AHLI DARI PEMERINTAH: DANANG PARIKESIT

Terima kasih, Yang Mulia. Izinkan saya mulai menjawab pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Saldi Isra karena ini memberikan pondasi percaya untuk jawaban-jawaban saya berikutnya terhadap Yang Mulia Anggota Majelis Hakim yang lainnya.

Apa yang disampaikan oleh Yang Mulia Saldi Isra pada halaman 1 merujuk pada kutipan dari artikel karya Henckel dan McKibbin, itu sebenarnya didasarkan pada interpretasi dua penulis ini atas teori Adam Smith yang didasarkan pada bukunya yang saya kira cukup terkenal namanya *The Wealth of Civilization, The Wealth of Nation*. Ada beberapa buku yang dia karyakan yang pada dasarnya manfaat yang akan diterima di masyarakat itu sangat tergantung pada kemampuan dari masyarakat sendiri untuk melakukan dua hal. Satu, itu spesialisasi. Yang kedua adalah konsumsi dan produksi yang efisien dari barang dan jasa. Sehingga di dalam interpretasinya Henckel dan McKibbin mengatakan bahwa untuk memfasilitasi proses spesialisasi dan di sini disebutkan, "Efficient production and consumption of goods and services." Yang mengatakan bahwa infrastruktur itu sentral terhadap upaya itu. Jadi, infrastruktur itu memfasilitasi proses kejahatan masyarakat.

Nah, untuk itulah, maka semua pemerintah di dunia itu berlomba-lomba untuk mendorong pembangunan infrastruktur, seperti juga yang kita hadapi pada hari ini.

Nah, oleh karenanya pertanyaannya kemudian kalau infrastruktur itu memfasilitasi kesejahteraan masyarakat, lalu apa yang dilakukan oleh jalan tol? Apakah pembeda dari jalan tol terhadap jalan yang bukan tol? Ini saya pertanyaan yang cukup penting untuk melandasi jawaban-jawaban saya selanjutnya.

Kalau kita melihat kepada spesifikasi apa yang diminta oleh undang-undang terhadap jalan tol itu sangatlah jelas sebenarnya bahwa jalan-jalan yang dibiayai dengan mekanisme tol itu kondisinya atau kinerjanya harus lebih baik dibandingkan jalan yang bukan tol.

Nah, di dalam pasal dan ayat lainnya di dalam undang-undang ini, dinyatakan bahwa pemerintah itu menyusun yang dinamakan standar

pelayanan minimal, sehingga orang ... dengan demikian, maka saya ingin mencoba masuk kepada topik mengapa atau apa sebenarnya standar pelayanan minimal itu yang itu menjadi syarat yang selalu berkaitiran dengan investasinya? Di dalam undang-undang diamanatkan bahwa Pemerintah itu menyusun standar pelayanan minimal. Dan sebagai informasi, di dalam tulisan juga telah kami sampaikan, Pemerintah itu menyesuaikan standar pelayanan ini sesuai dengan standar yang semakin lama semakin baik. Peraturan Menteri PU Tahun 2005 ya, Nomor 392 itu sudah diubah menjadi Peraturan Menteri PU Nomor 16 Tahun 2014 yang itu memastikan bahwa masyarakat mendapatkan pelayanan yang sesuai dengan yang mereka bayarkan.

Oleh karena itulah, makanya di dalam argumen mendasar dari keterangan kami, titik sentralnya justru bagaimana sebenarnya undang-undang oleh para penyusunnya itu diarahkan sebenarnya untuk melindungi kepentingan masyarakat terhadap proses berjanjinya Pemerintah dengan badan usaha di dalam investasi jalan tol.

Nah, saya ingin kemudian menjawab pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Palguna yang mengatakan merujuk pada delapan risiko yang kami sebutkan di dalam keterangan kami. Risiko-risiko ini demikian besarnya dan masing-masing negara itu beraksi berbeda-beda terhadap risiko-risiko ini dan oleh penyusun undang-undang, risiko ini diterjemahkan di dalam memberikan undang-undang yang adaptif terhadap kemampuan dari pemerintah di dalam me-absorb atau menyerap risiko-risiko tersebut. Pertanyaannya apakah pemerintah itu mampu menyerap semua risiko? Jawabannya bisa ya dan bisa tidak.

Bisa ya, apabila, di paper juga kami sampaikan, masyarakat itu mampu membayar lebih mahal atau pajak itu mengalami kenaikan atau terjadi realokasi dari alokasi-alokasi belanja lainnya misalnya di sektor yang bukan infrastruktur atau yang bukan sektor jalan. Nah, pertanyaan kita, apakah itu memungkinkan pada saat pemerintah memahami betul bahwa infrastruktur menjadi instrumen untuk kesejahteraan masyarakat? Sehingga kalau kita melihat titik temu dari pengelolaan risiko ini ada pada pelibatan badan usaha di dalam menyediakan jalan tol.

Tadi kita sampaikan bahwa anggaran terbatas dari Pemerintah dan yang kedua dan sekarang menjadi rujukan banyak di berbagai negara dan sudah disampaikan dalam literatur bahwa prinsip keadilan ekonomi di dalam teori market ekonomi yang itu User Pays Principle sangat sejalan dengan apa yang kita lakukan dengan di dalam pembiayaan jalan tol ini. Orang yang menggunakan dialah yang membayar. Sangat tidaklah adil apabila orang-orang yang tidak menggunakan jalan tol seperti saudara-saudara kita di Nusa Tenggara, di Maluku, di Papua harus turut serta membiayai jalan berkualitas lebih tinggi di Jawa sehingga merekalah seharusnya yang ... yang di Jawa itulah yang menggunakan, itulah yang membayar jalan tol tersebut. Inilah yang tadi kami sampaikan dengan bagaimana sebenarnya jangka

waktu itu sangatlah tepat apabila tidak masukkan secara spesifik dalam undang-undang, tetapi diakomodasi di dalam berbagai perjanjian perusahaan.

Nah, kami juga ingin menyampaikan bahwa karena profil risiko itu demikian besarnya, itu tidak hanya kita bicara sektor jalan tol, tapi masing-masing ruas ini memiliki profil risiko yang berbeda-beda sehingga hampir tidak mungkin kita memasukkan satu elemen faktor risiko yang sama untuk semua ruas jalan tol.

Nah, sebagai ilustrasi di Indonesia untuk masing-masing ruas jalan tol itu perusahaan yang berjanji dengan pemerintah itu berbeda-beda, jadi barang kali kemarin juga disampaikan dari Jasa Marga, itu setiap kali berjanji membuat perjanjian perusahaan jalan tol. Perusahaan yang digunakan itu bukan Jasa Marga Holding-nya, tetapi perusahaan yang khusus diciptakan untuk mengelola jalan tol untuk ruas tertentu. Itulah bentuk sebenarnya perlindungan pemerintah terhadap risiko yang dialami oleh sebuah ruas jalan tol. Kita bayangkan misalnya apabila Jasa Marga misalnya, semua ruas jalan tol itu perjanjiannya hanya dengan satu perusahaan Jasa Marga saja, induknya, apabila terjadi kegagalan pengelolaan risiko atau misalnya kerugian di satu ruas, itu semua ruas akan terpengaruhi.

Oleh karena itulah, makanya di dalam undang-undang, di dalam bagian lain dalam Undang-Undang Jalan itu dikatakan bahwa setiap ruas jalan yang diusahakan itu membuat perjanjian tersendiri, jadi tidak bisa bareng-bareng, jadi ruas jalan a perjanjiannya oleh perusahaan a, perusahaan ... jalan nomor 2 dengan perusahaan yang b dan seterusnya, sehingga saya juga ingin menggarisbawahi jawaban saya terhadap Yang Mulia Hakim Suhartoyo, apa bedanya ... yang berjanji itu siapa? Pemerintah atau BUMN? Dan ini terkait dengan apa yang kami sampaikan di paparan kami, berkaitan evolusi dari KPBU. Dulu namanya itu KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta), sekarang sesuai dengan peraturan itu namanya KPBU (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha). Di dalam bahasa Inggris namanya ada public private partnership, ada yang varian lain ada private finance initiative dan sebagainya.

Nah, sebelum Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 mengenai Jalan, perusahaan jalan tol itu diserahkan kepada BUMN, dalam hal ini Jasa Marga. Tetapi setelah undang-undang tersebut terbit dan kemudian Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 juga terbit, ini menjadi jelas bahwa yang membuat perjanjian atau yang berjanji dengan badan usaha haruslah pemerintah, dalam hal ini adalah menteri yang terkait dengan infrastruktur jalan yang didelegasikan kewenangannya kepada badan pengatur jalan tol. Jadi ada evolusi memang.

Nah, evolusi ini berkaitan erat dengan pertanyaan Yang Mulia Hakim Wahiduddin Adams, yang mengatakan, "Apakah pengalaman 15 tahun tersebut itu cukup atau tidak untuk memberikan gambaran terhadap profil risiko yang kita miliki di jalan tol?"

Jawabannya sebagai pengalaman ya, tapi bahwa kita sekarang sudah banyak mengenali profil-profil risiko. Tetapi bahwa apakah pemerintah dan negara atau mengambil risiko semuanya? Itu dari pengalaman kita selama ini, itu belum mampu. Karena apa? Kalau risiko semua risiko ditanggung pemerintah, akibatnya memang semua pembiayaan jalan itu harus melalui mekanisme APBN dan APBD.

Yang kedua adalah bahwa jalan tersebut itu tidak semuanya akan secepat ini dibangun seperti apabila semua ditanggung oleh APBD.

Dan yang ketiga, secara prinsip teori market ekonomi, itu ada pihak-pihak, atau orang-orang, atau badan usaha korporasi yang itu juga seolah-olah menyumbang terhadap pembangunan dari jalan tol tersebut.

Nah, saya kembali kepada Hakim Suhartoyo, "Apakah undang-undang harus memberi batas waktu atau tidak?"

Dari hasil kajian kami itu jelaslah bahwa 8 variabel tadi demikian luasnya untuk kita mampu secara pemerintah, secara negara itu menanggung seluruhnya, sehingga di dalam undang-undang ini sudah sangatlah tepat apabila tidak menyebutkan secara spesifik jangka waktu, tetapi risiko-risiko tersebut dituangkan dalam sebuah bentuk perjanjian.

Seperti tadi kami sampaikan juga, dengan masyarakat pun pemerintah membuat perjanjian dalam bentuk standar pelayanan minimal, yang itu dilakukan revisi setiap kali ada perubahan risiko yang muncul. Dan kalau kita merujuk pada referensi negara-negara lain, memang perjanjian perusahaan jalan tol itu sangat dimungkinkan untuk dilakukan amandemen pada saat Pemerintah itu bisa mengelola risiko lebih baik. Jadi terminasi dini itu bisa, perpanjangan itu juga bisa, tergantung pada profil risiko, apakah Pemerintah mau membayar, ataukah masyarakat mau membayar, dan seterusnya. Sehingga ini memang fleksibilitas dan kemampuan adaptif dari undang-undang ini sangat dibutuhkan apabila kembali lagi ke pertanyaan pertama dari Hakim Saldi Isra, kita ingin mendorong lebih banyak infrastruktur untuk bisa dinikmati masyarakat. Demikian.

32. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Sedikit, Pak Ketua.

33. KETUA: ANWAR USMAN

Ya.

34. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Kalau begitu, Prof. Danang, peran Jasa Marga sendiri di posisi mana, ya? Ketika Anda mengatakan bahwa yang dilakukan perjanjian itu J to B, kan? Pemerintah dan swasta. Badan usaha swasta yang pure

bukan Jasa Marga, kan? Bukan BUMN kan, dalam arti? Posisinya ada di mana? Kemudian itu tadi, apakah Pemerintah dalam arti kesendiriannya bisa melakukan kegiatan yang sifatnya profit oriented tanpa menggunakan saran BUMN itu? Itu.

35. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, silakan, Prof!

36. AHLI DARI PEMERINTAH: DANANG PARIKESIT

Ya, terima kasih, Yang Mulia. Setelah Undang-Undang Jalan dan khususnya di dalam regulasi yang termaktub dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, Jasa Marga itu diperlakukan sebagai badan usaha dan ini juga yang barangkali sebagai latar belakang yang menyebabkan istilah KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta) berubah menjadi istilah Badan Usaha ... KPBU. Tadinya kan KPS, sekarang berubah menjadi KPBU.

Sebelumnya di dalam terminologi KPS, itu ada interpretasi yang tidak sangat jelas apakah BUMN itu adalah swasta? Sehingga di dalam peraturan presiden yang baru, itu istilahnya yang resmi diadopsi hingga hari ini adalah badan usaha. Sehingga untuk menjawab pertanyaan Hakim Suhartoyo, posisi Jasa Marga itu sama dengan badan usaha yang lain, sehingga badan usaha itu diinterpretasi sebagai badan usaha milik negara, bisa badan usaha milik daerah, dan badan usaha milik swasta, sehingga dia tidak memiliki privilege lagi, tidak memiliki keutamaan lagi di dalam melakukan atau menjadi peserta tender investasi untuk jalan tol. Bisa saja dia menang, bisa saja dia kalah.

37. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Pemerintah, sudah cukup, ya? Ahlinya, ya sudah cukup? Terus, Pihak Terkait tidak mengajukan Ahli, kan? Ya, kan sudah bilang (...)

38. PIHAK TERKAIT: RITA TARIGAN

Tidak, Yang Mulia.

39. KETUA: ANWAR USMAN

Baik. Kalau begitu persidangan ini adalah yang terakhir, maka pada Pemohon, Kuasa Presiden, dan Pihak Terkait dipersilakan untuk menyerahkan kesimpulan langsung di Kepaniteraan paling lambat tujuh hari sejak sidang ini, yaitu hari Kamis, 17 Mei 2018, pukul 10.00 WIB,

ya? Itu paling lambat, ya. Kalau lebih cepat, lebih bagus. Sudah jelas, ya? Pemohon? Sudah jelas, ya? Pemerintah, sudah, ya? Pihak Terkait juga? Baik. Terima kasih untuk dua Ahli, Prof. Nurhasan dan Prof. Danang ya, atas keterangan yang diberikan dalam persidangan ini. Dengan demikian, sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 12.52 WIB

Jakarta, 8 Mei 2018
Kepala Sub Bagian Pelayanan Teknis
Persidangan,

t.t.d

Yohana Citra Permatasari
NIP. 19820529 200604 2 004