

## Pedoman Wawancara I

### WALHI Jakarta

1. Menurut Anda, apakah penggunaan kendaraan bermotor dapat menimbulkan eksternalitas negatif? Apa saja dan bagaimana prosesnya?
2. Menurut Anda bagaimana tingkat pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini?
3. Menurut Anda mengapa pencemaran udara tersebut dapat terjadi seperti sekarang ini?
4. Apa saja program/advokasi dari WALHI Jakarta untuk mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini dan seberapa efektifkah dalam mengatasi pencemaran udara?
5. Apa saja kendala yang dihadapi WALHI Jakarta dalam menerapkan program/advokasi tersebut?
6. Menurut Anda bagaimana dengan efektifitas uji emisi kendaraan untuk mengatasi pencemaran udara? Dan bagaimana tentang pelaksanaan uji emisi dan KIR?
7. Apakah terdapat kelemahan dalam pelaksanaan uji emisi kendaraan dan KIR saat ini? Seperti apa kelemahan tersebut?
8. Menurut Anda bagaimana mekanisme/prosedur uji emisi dan KIR yang paling tepat untuk dapat efektif mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta?
9. Menurut Anda instrumen kebijakan apa yang efektif untuk mengatasi pencemaran udara dari kendaraan bermotor? regulasi khusus atau pungutan khusus (pajak & retribusi)? Alasannya?
10. Bagaimana pemahaman Anda mengenai *Carbon Tax*?
11. Menurut Anda apa saja justifikasi atau kontra justifikasi dalam pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?
12. Menurut Anda kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?
13. Bagaimana kesimpulan Anda mengenai kajian pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?

**Pedoman Wawancara II**  
**Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta**

1. Menurut Anda apakah Pajak Lingkungan sesuai jika diterapkan di Indonesia saat ini?
2. Apa saja yang menjadi justifikasi diterapkannya Pajak Lingkungan dalam RUU PDRD?
3. Apakah konsep *Earmarked Tax* pada PKB masih diterapkan pada pengalokasian penerimaan di APBD DKI Jakarta saat ini? Alasannya?
4. Bagaimana pendapat Anda mengenai eksternalitas negatif yang ditimbulkan kendaraan bermotor berupa pencemaran udara sementara PKB tidak *earmarked tax* lagi?
5. Menurut Anda instrumen kebijakan seperti apa yang efektif untuk mengatasi eksternalitas negatif pencemaran udara tersebut? (regulasi khusus, pajak, retribusi)?
6. Bagaimana pendapat Anda mengenai *Carbon Tax* yang diterapkan negara-negara di Eropa, beberapa negara di Asia, dan Amerika Utara untuk memerangi pencemaran udara dan isu *global warming*?
7. Menurut pendapat Anda apakah *Carbon Tax* sesuai untuk mengatasi pencemaran udara jika diterapkan di Indonesia saat ini? Alasannya?
8. Menurut Anda, justifikasi atau kontra justifikasi apa yang mendukung *Carbon tax* diterapkan di Indonesia?
9. Menurut Anda, kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?
10. Jika dilihat dari potensi penerimaan negara/daerah, apakah *Carbon Tax* layak dipertimbangkan? Alasannya?
11. Jika *Carbon Tax* diadopsi di Indonesia, menurut Anda bagaimana desain terbaik untuk pengimplementasiannya? (meliputi subjek, objek, DPP, tarif, Mekanisme pemungutan, dll)
12. Bagaimana kesimpulan Anda mengenai kajian pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?

**Pedoman Wawancara III**  
**Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Daerah DKI Jakarta**

1. Menurut Anda bagaimana tingkat pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini?
2. Menurut Anda mengapa pencemaran udara tersebut dapat terjadi seperti sekarang ini?
3. Apa saja program/kebijakan dari BPLHD DKI Jakarta untuk mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini?
4. Apa saja kendala yang dihadapi BPLHD DKI Jakarta dalam menerapkan program/kebijakan tersebut?
5. Menurut Anda bagaimana tingkat keberhasilan program/kebijakan tersebut dalam mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta?
6. Menurut Anda bagaimanakah tingkat keberhasilan/keefektifan program uji emisi kendaraan dalam mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta?
7. Bagaimana tingkat kelayakan/kondisi sarana dan prasarana (fasilitas) Pemerintah dalam menangani pencemaran udara di DKI Jakarta, misalnya seperti AQMS, alat uji emisi, dll?
8. Bagaimana mekanisme dan prosedur uji emisi kendaraan bermotor?
9. Menurut Anda kebijakan Pemerintah seperti apa yang paling efektif dalam mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta? Bagaimana dengan pengenaan semacam pajak untuk emisi?
10. Bagaimana pemahaman Anda mengenai *Carbon Tax*?
11. Menurut Anda apa yang menjadi justifikasi/kontra justifikasi dalam penerapan *Carbon Tax* untuk mengatasi pencemaran udara sebagai akibat eksternalitas dari transportasi darat di DKI Jakarta?
12. Menurut Anda apa yang mungkin menjadi kendala apabila *Carbon Tax* diadopsi di Indonesia/DKI Jakarta?
13. Bagaimana kesimpulan Anda mengenai *Carbon Tax* sebagai instrumen kebijakan untuk mengatasi eksternalitas transportasi darat DKI Jakarta berupa pencemaran udara?

**Pedoman Wawancara IV**  
**Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia**

1. Bagaimana grafik penjualan kendaraan di Indonesia/DKI Jakarta dalam 5 tahun terakhir?
2. Bagaimana pendapat Anda mengenai rencana Pemerintah yang akan menaikkan tarif Pajak Kendaraan Bermotor?
3. Bagaimana Pendapat Anda tentang transparansi dan akuntabilitas pemanfaatan dana PKB & BBNKB di DKI Jakarta saat ini?
4. Bagaimana pemahaman Anda mengenai konsep *Earmark Tax* pada PKB?
5. Menurut Anda, apakah penggunaan kendaraan bermotor dapat menimbulkan eksternalitas negatif? Apa saja dan bagaimana prosesnya?
6. Menurut Anda apakah kebijakan Pemerintah dalam mengatasi pencemaran udara sudah efektif? Menurut Anda apa yang harus dilakukan Pemerintah (pusat & daerah)?
7. Bagaimana pemahaman Anda mengenai *Carbon Tax*?
8. Menurut Anda apa saja justifikasi atau kontra justifikasi dalam pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?
9. Menurut Anda kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?
10. Bagaimana kesimpulan Anda mengenai kajian pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?

## Pedoman Wawancara V

### Badan Kebijakan Fiskal Departemen Keuangan Republik Indonesia

1. Menurut sepengetahuan Anda bagaimana kelanjutan pembahasan RUU PDRD mengenai penerapan Pajak Lingkungan?
2. Apa yang melatarbelakangi Pemerintah dalam mengusulkan Pajak Lingkungan dalam RUU PDRD, untuk tujuan *budgetair* atau *regulerend*?
3. Menurut Anda bagaimana signifikansi dan relevansi penerapan Pajak Lingkungan dalam RUU PDRD, dan apakah efektif mengatasi pencemaran lingkungan, termasuk pencemaran udara?
4. Apakah ada kebijakan khusus dari Pemerintah dalam menangani pencemaran udara di DKI Jakarta? Misalnya dengan regulasi, pajak, atau retribusi? dan dari ketiganya mana yang paling efektif menurut Anda?
5. Menurut Anda, apakah kebijakan fiskal merupakan salah satu instrumen yang dapat digunakan untuk mengatasi pencemaran udara di Indonesia, terutama di DKI Jakarta? Alasannya?
6. Bagaimana pendapat Anda mengenai *Carbon Tax* yang diterapkan negara-negara di Eropa, beberapa negara di Asia, dan Amerika Utara untuk memerangi pencemaran udara dan isu *global warming*?
7. Menurut pendapat Anda apakah *Carbon Tax* sesuai untuk mengatasi pencemaran udara jika diterapkan di Indonesia saat ini? Alasannya?
8. Menurut Anda, justifikasi atau kontra justifikasi apa yang mendukung *Carbon tax* diterapkan di Indonesia?
9. Menurut Anda, kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?
10. Jika dilihat dari potensi penerimaan negara/daerah, apakah *Carbon Tax* layak dipertimbangkan? Alasannya?
11. Jika *Carbon Tax* diadopsi di Indonesia, menurut Anda bagaimana desain terbaik untuk pengimplementasiannya? (meliputi subjek, objek, DPP, tarif, Mekanisme pemungutan, dll)
12. Bagaimana kesimpulan Anda mengenai kajian pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?

## Pedoman Wawancara VI

Dr. Haula Rosdiana, M.Si

1. Menurut Ibu apa yang dimaksud dengan konsep *Earmarked Tax* dan *Pivogian Tax*?
2. Bagaimana pendapat Ibu dengan implementasi pajak yang tergolong *Earmarked Tax* di Indonesia saat ini?
3. Apakah konsep *Earmarked Tax* masih relevan dan mungkin diterapkan di Indonesia, mengingat saat ini pajak lebih untuk fungsi *budgetair*?
4. Menurut Ibu apa yang dimaksud dengan eksternalitas (negatif)? Dan Apakah penggunaan kendaraan bermotor dapat menimbulkan eksternalitas negatif?
5. Bagaimana proses eksternalitas negatif tersebut timbul?
6. Menurut Ibu, kebijakan pemerintah yang seperti apa yang tepat untuk mengatasi eksternalitas negatif tersebut? (regulasi khusus, pajak, retribusi)
7. Menurut Ibu, sudah efektifkah kebijakan pemerintah dalam mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini? Alasannya?
8. Bagaimana pendapat Ibu mengenai *Carbon Tax*?
9. Apakah *Carbon Tax* mungkin untuk diterapkan di Indonesia khususnya DKI Jakarta sebagai kota terpolusi ketiga di dunia?
10. Menurut Ibu apa saja justifikasi/kontra justifikasi pengenaan *Carbon Tax* di DKI Jakarta?
11. Apa pula kendala pengenaan *Carbon Tax* di DKI Jakarta?
12. Menurut Ibu apa yang dimaksud dengan konsep "*Polluter pay principle*"? apakah prinsip tersebut tepat untuk menjadi dasar dalam memungut Pajak yang berhubungan dengan eksternalitas negatif? Alasannya?
13. Apabila *Carbon Tax* diadopsi di Indonesia, menurut Ibu bagaimana desain yang sesuai dari *Carbon Tax* tersebut, jika dikaitkan dengan Subjek, Objek, DPP, Administrasi dan mekanisme pemungutan, Sanksi, dll.
14. Menurut Ibu apa saja yang menjadi bahan pertimbangan apabila Pemerintah akan mengadopsi pajak yang baru?
15. Bagaimana kesimpulan Ibu mengenai *Carbon Tax* secara keseluruhan?

**Verbatim 1  
Walhi Jakarta**

**Pewawancara : Dwi Wahyu. K**  
**Narasumber : Bapak Hasbi**  
**Jabatan : Advokator Walhi Jakarta**  
**Tempat : Menara Hijau, Jln MT. Haryono Jakarta**  
**Tanggal : 7 November 2008**  
**Pukul : 19.00 – 20.30 WIB**

**P:** Menurut Bapak, apakah penggunaan kendaraan bermotor dapat menimbulkan eksternalitas negatif? Apa saja dan bagaimana prosesnya?

**N:** Kalau menurut saya apakah penggunaan kendaraan bermotor dapat mengakibatkan eksternalitas negatif, itu bisa dua positif dan negatif, yang positif itu ya mempermudah mobilisasi, yang kedua dia menimbulkan dampak pencemaran, kemudian juga pendapatan, kan kita mengeluarkan *cost* kan, tapi karena kita menjalankan mobilisasi atas kendaraan maka *cost* kita keluar dari kantong kita sendiri. Kemudian untuk pencemaran, eksternalitas negatif dari pencemaran itu bisa berdampak berbagai hal dari berbagai tingkat, pertama berdampak bagi kesehatan secara umum, dan dapat menimbulkan dampak turunan, dampak turunan itu seperti umpamanya, ketidakmampuan bekerja, kemudian kepada turunan, jadi dampak pada kesehatan itu ada turunannya lagi, jadi kayak kita menghirup pencemaran udara terus dia terdiri dari bakteri patogen atau apalah racun-racun gitu namanya yang membuat mutasi genetik kita, dia mungkin tidak kena di kita tapi mungkin kepada anak cucu kita, dan itu baru terjadi beberapa tahun kemudian, dan beberapa tahun kemudian itu yang susah dibuktikan secara *direct* antara pencemaran udara yang kita hisap setiap hari, akumulasi dari itu, kemudian melahirkan cacat, nah yang kayak gitu yang menimbulkan dampak eksternalitas negatif yang kau maksudkan ini yang susah dibuktikan saat ini.

**P:** Itu biasanya dari gas apa Pak?

**N:** Ya dari semuanya, dari anu..., dari buangan emisi, baik yang hitam dia punya asap maupun yang putih. Sama-sama berbahayanya pokoknya. Dan efek itu yang menjadi perdebatan, apakah jika kita ingin membayarkan sesuatu sebagai imbal balik dari pencemaran yang kita keluarkan apakah masyarakat juga mengcover situasi seperti itu, sepuluh, dua puluh, tiga puluh tahun kemudian, kan kalau kita menghisap sedikit itu tidak mengapa, tapi kalau dari sedikit menjadi terakumulasi, nah itu yang gawat, siapa yang mau disalahkan? Makanya kita sepakat dengan anu..., bahwa perlu adanya pungutan pajak tertentu yang bisa menanggulangi efek dari pencemaran, tapi bukan oleh si orang yang menghisap, tapi dibebankan kepada yang pemakai, jadi *user* dari kendaraan bermotorlah yang kena, itulah

yang menjadi 2 tuntutan Walhi Jakarta, pertama terhadap pengguna, kedua terhadap produsen kendaraan. Jadi harus ada hak tanggung jawab, nah idenya itu dari sampah ketika perusahaan X memproduksi sebuah produk, maka buangan plastik itu harus dihitung sebagai *cost* eksternalitas dia, misalnya dia mengeluarkan Aqua, kan dibuang, itu kan limbah, terus itu masuk *cost* dalam mereduksi, itu harus dikeluarkan ongkos rupiahnya dari situ, dihitung rupiah total ketika kita membeli produk itu, RP 500, berarti sudah masuk dalam ongkos itu.

**P:** Lalu itu pendapatannya dialokasikan ke...?

**N:** Nah itu yang minta perhatian dan pengaturan itulah fungsi eksekutif, fungsi pemerintahan, nah begitu juga dengan yang ini, di satu sisi kepada *user* si pemakai, yang kedua dari produsen. Misalnya dia Toyota, dia mengeluarkan mobil membuatnya supaya mengurangi pencemaran udara itu tanggung jawab dari produsen, kenapa? Karena kalau dia lalai itu produsen tidak bertanggung jawab, maka orang tidak mau memakai Toyota, bersangkutan dengan *brands* dia, sehingga ada kemungkinan pemaksaan itu oleh Pemerintah, produsen itu harus bertanggung jawab terhadap produk yang dikeluarkan. Dia membuat celaka orang misalnya, gara-gara produk dia maka polusi yang dibuat dari kendaraan dia membuat mati orang, nah itu dia harus bertanggung jawab. Dan masalah tanggung jawab ini pendelegasianpun bisa, nah masalahnya siapa yang mendelegasi? Apakah produsen apakah pemerintah? Nah dalam situasi pemerintahan negara, maka pemerintah bertanggung jawab mendelegasikan tanggung jawab produsen, tapi sekarang terbalik situasinya, produsen mendelegasikan melalui pemerintah kepada bengkel-bengkel, nah yang jelas ini kan aneh, bengkel tau apa tentang teknik memproduksi, dia tidak tau, hanya merawat dan memperbaiki, tapi dia tidak tau asumsi dasar, jadi terbalik, nah harusnya pemerintah mendelegasikan kepada produsen, produsen tidak boleh mendelegasikan ke Pemerintah tidak boleh. Masa yang menjadi tanggung jawabnya dia swastakan? Kan nggak boleh

**P:** Apa itu artinya pemerintah kurang *aware* dengan masalah itu?

**N:** Emang seperti itu, karena baru tahun 2007 kita untkap, jadi kita membantah KIR kalau Dishub mendelegasikan kepada bengkel resmi, dan baru kali itu pemerintah terperangah dan keget, iya ya? harusnya itu. Cuman bersangkutan dengan *fulus* gitu kan, karena itu pemasukan buat Dipenda kan.

**P:** Menurut Bapak bagaimana tingkat pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini

**N:** Mulai tahun 2008 ini, tingkat pencemaran udara sedikit menurun, pencemaran udara secara kuantitas, jadi hitungan-hitungan gitu, berapa hari jumlah hari baik itu lebih bagus. Mungkin karena beberapa kebijakan, ruang terbuka hijau, terus *car free day*, emang agak turun, tapi kalau dari sisi kualitas tidak juga. Jadi dari kuantitas angka hari baik bagus, tapi dari kualitas tidak juga. Kenapa? Orang mau menggunakan pembatasan itu bukannya sebagai nilai kesadaran, tapi karena takut hukum saja, maka hari Minggu mereka tidak keluar. Biasanya orang hari Minggu keluar kan, berarti bukan dari kesadaran. Sejak *car free day* itu, ide pertamanya itu dari Walhi Jakarta bukan dari BPLHD, kita paksakan, akhirnya jadi program

pemerintah. Dan kita dulu membuatnya sebagai nilai kesadaran, bukan nilai pemaksaan. Namun, pemerintah ada benarnya juga, kita paksakan terlebih dahulu supaya mereka timbul kesadaran, mereka takut aja ditilang, bukan dari kesadaran. Berarti dalam benak masyarakat, bukan kesadaran yang ada, namun takut aja kalo ditilang. Karena begitu rendah tingkat komunikasi pemerintah dengan masyarakat, maka begitu rendah tingkat kesadaran masyarakat. Nah, itu yang harus dicarikan formulasinya oleh Pemerintah, bukan oleh LSM, ya mereka itulah tugas mereka digaji untuk itu.

**P:** Menurut Bapak, mengapa pencemaran udara tersebut dapat terjadi seperti sekarang ini?

**N:** Pencemaran udara ini kita batasi hanya kendaraan bermotor ya, pertama *booming* sejak krisis tahun 1999 terjadi *booming* kendaraan, kendaraan begitu mudah diperoleh, mobil kita bisa kredit, gampang, cicilan rendah, apalagi motor. Kemudian kemacetan, kemacetan membuat orang untuk naik kendaraan umum menjadi berfikir seribu kali, mending naik mobil sendiri, AC bagus, sendiri, tidak desak-desakan, dan tidak ada copet gitu, aman, tidak balap-balap. Yang ketiga motor, ketika melihat kemacetan tidak mau kalah dari mobil dia melihat peluang dia harus lebih cepat dibandingkan mobil. Ya dengan lima ratus ribu kita bisa dapat motor. Nah, itu jadi akumulasi. Yang tidak tahu ujung pangkalnya. Kata orang itu kayak benang kusut, tidak tahu mana yang harus distop. Artinya yang berhak untuk menyetop itu siapa? Kita tidak bisa suruh orang karena masing-masing punya kepentingan, yang bisa itu regulasi, itu tugasnya Pemerintah DKI. Pemerintah DKI itu siapa, pemerintah eksekutif dan legislatifnya. Jadi Gubernur dan anak buahnya, dan DPRD DKI Jakarta. Nah apakah mereka sudah membuat pembatasan itu? Belum, mereka hanya terpaku pada pencemaran udara, boleh sebenarnya pencemaran dijadikan sebagai pintu masuk dalam Perda No.2 itu, jadi harusnya gubernur membuat peraturan pelaksana teknis, untuk membuat itu. Nah, peluang *Carbon tax* itulah disitu. Peluang *Carbon tax* apakah dipakai di Perda No.2 itu, kita 2 tahun berjuang untuk perda itu biar gol. Nah, mumpung itu peraturan lanjutan atas itu kan belum, hanya larangan merokok, nah kira-kira ada 13 atau 14 peraturan turunan dari Perda No.2 itu. Nah, *Carbon tax* bisa kita jadikan sebuah asumsi, bisakah dimasukkan di dalam pasal-pasal atau bab-bab dari peraturan turunan Perda No.2, begitu ya mungkin saya rasa peluang untuk ide *Carbon tax* itu diterapkan.

**P:** Menurut Bapak mengapa pencemaran udara tersebut dapat terjadi seperti sekarang ini?

**N:** Karena tidak ada komunikasi yang efektif antara Pemerintah. BPLHD buat kebijakan, tapi semua kita tahu *Car Free Day* membuat kita hanya takut untuk ditilang. Harusnya pembatasan jumlah kendaraan. Kenapa nggak ketemu? Misalnya di Departemen Perindustrian, misalnya impor mobil, motor, itu dari perindustrian. Artinya, harusnya ada sinkronisasi antara Dinas Perhubungan, kemudian BPLHD sendiri, kemudian Dinas Perindustrian, besarnya lagi KLH, dan infrastruktur, jalannya itu, lubang-lubang gitu, ya PU. Nah, apakah terjadi komunikasi antara mereka, atau koordinasi? Sampai saat ini Walhi Jakarta belum

melihat koordinasi yang efektif, komunikasi sih ada tapi tidak efektif, misalnya dibatasi selama 2 tahun sampai 2009 mobil dilarang jumlah ekspor lebih dari 10.000 misalnya, takut, kenapa takut? Karena industri-industriawan itu bergabung dalam satu Gaikindo, yang tidak mau direduksi haknya. Karena itulah prestasi tersendiri. Karena itu suatu prestasi kalau ekspor mobil motor meningkat, itu adalah prestasi, sama seperti Dinas Perhubungan ketika angka pertumbuhan kendaraan meningkat jadi parameter keberhasilan, nah itu harus dirombak. Nah, tantangan *Carbon tax* adalah di situ. Apakah di Dinas Perhubungan oke? Pasti oke, apalagi Dipenda pasti setuju karena pemasukan bagi daerah, tapi apakah Dinas Perindustrian setuju? Nah itulah masalahnya. Karena memasukkan nilai eksternalitas dalam pembiayaan produksi atas pembelian, itu menambah *cost* di tengah persaingan banyaknya merek-merek mobil dan motor.

**P:** Apa saja program/advokasi dari WALHI Jakarta untuk mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta saat ini dan seberapa efektifkah dalam mengatasi pencemaran udara?

**N:** Efektifnya peraturan yang kita advokasi ya lahirnya Perda No.2, dua tahun baru keluar, kebetulan waktu itu saya *leadernya*. Kita buat program advokasi buat anak mahasiswa, terhadap kelompok-kelompok pelajar, kita juga ke sesama LSM untuk satu pengertian dengan hal itu, dan kita masuk rame-rame, setiap agenda apapun kita perlu perda khusus untuk pencemaran, sampai akhirnya masuk menjadi draf, dan akhirnya menang, walaupun perda turunannya baru beberapa, dan bukan yang pencemaran, sebetulnya yang penting bukan larangan merokok.

**P:** Apa saja kendala yang dihadapi WALHI Jakarta dalam menerapkan program/advokasi tersebut?

**N:** Pengertian. Saya itu keliling ke dinas-dinas hanya untuk sosialisasi bahwa ini lho pencemaran udara yang terjadi, dan jawabannya itu ada, selain pencemaran udara atas kendaraan, industri, tanggung jawab produsen. Kendala yang dihadapi mereka adalah salahnya perspektif mengenai pencemaran udara, dan bagaimana solusinya? Ada yang satu bilang begini, ada yang satu bilang begini kan. Macam-macam, saling lempar tanggungjawab, ya yang ini di dinas ini..., ketika kita berbicara tentang RTH adalah solusi, maka yang lain tidak mau, karena menganggap, lho itu kan cuma pohon aja gitu, kalo kita kan lebih pada bendanya, nah ini, sedangkan kita mengkajinya secara komprehensif. Banyak ahli-ahli kita libatkan, gratis semua mereka, mereka mau untuk itu, dan bagaimana RTH ini jadi tanggungjawab sosial, supaya bisa merubah cara berfikir masyarakat. Mereka hanya berfikir kalo saya mengeluarkan produk, imbal balik saya apa gitu, padahal eksternalitas merupakan komitmen, tanggung jawab, bukan sekedar ganti rugi. Nah, ditingkat masyarakat juga gitu, kendala yang dihadapi dalam mengadvokat masyarakat, kita sasaran ke anak muda, di mana kita mainnya, di *mall*, kita advokasi. Sampai ada komunitas itu, kader lingkungan, advokator lingkungan, itu hanya berjalan beberapa saat saja.

**P:** Menurut Bapak, bagaimana dengan efektifitas uji emisi kendaraan untuk mengatasi pencemaran udara? Dan bagaimana tentang pelaksanaan uji emisi dan KIR?

**N:** Nggak efektif, saya kasih contoh begini, ini yang ngasih tau juga aparat, Kepolisian lah, di Menteng itu katanya ada tempat uji KIR, uji KIR di situ kan harusnya diterra ulang, tapi jalan sepanjang masuk di lokasi itu, itu ada tempat rental peralatan, jadi ketika kaca spion kurang, kita bisa rental, ban kurang bagus kita bisa rental, masuk kita rental bagus kita lolos, nah bagaimana pemeriksaan itu bisa dilakukan, kembali lagi *take and give*, terus juga ada cerita tempat uji KIR, karena ketat tempatnya di sana itu kendaraan masuk, yang diuji KIR cuma sampel, satu atau dua kendaraan, karena dianggap seragam, padahal uji KIR itu kan per kendaraan, tapi karena dianggap representatif dua dari sepuluh, gitu kendala KIR. Uji emisi? Dilakukan di bengkel-bengkel yang representatif, tapi mereka melakukannya terbatas, kenapa terbatas? Kenapa juga kita keluarkan biaya untuk itu? Kenapa kita harus bayar untuk uji emisi kita? Lha wong kita beli motor aja susah, emang kita ini yang bikin polusi? Yang bikin polusi kan industri raksasa-raksasa itu kan, gitu, itu kendalanya, kenapa tidak efektif.

**P:** Apakah itu kewajiban bagi pemilik kendaraan untuk melakukan itu?

**N:** Wajib...,wajib!

**P:** Tapi sekarang Pak implementasinya apakah seperti itu?

**N:** Oh nggak begitu, contohnya saya, saya tidak uji emisi, saya sengaja saya buat STNK kan, ya bisa, tidak apa-apa.hehehee...., aneh, saya juga bingung. Nah makanya kenapa saya sarankan uji emisi jangan di bengkel, tapi dibebankan kepada produsen, nilai tanggung jawab dia, seumpama kita beli motor 14 juta, 14 juta itu termasuk dalam ongkos peralatan ketika kita mengecek emisi kita, ketika kita beli motor kita juga harus pikir, iya to? Lalu kalo kita beli motor kita sudah terbebas dari rasa bersalahnya, karena masalah untuk menghadapi tentang anu apa, biaya pertanggungjawaban lingkungan itu pada nilai moral, nilai moral itu tidak dapat dipaksakan, tetapi kesadaran. Ketika kesadaran itu ada perasaan tenang, secara psikologis. Kalo kita sama produsen, kitanya yang marah-marah, lho kenapa dengan produk kau ini?nah, hehehe....

**P:** Nah kalau kendaraan yang tidak lolos uji gimana Pak?

**N:** Ya harus diuji lagi, caranya gampang, kita pergi turun mesin, kita cuci to, terus kita keringkan, lulus, itu kan buat mengelabui sementara kan? Nah, itu artinya susah lah untuk mengatasi budaya begitu, nah caranya gitu memaksakan ke produsen, kemudian juga yang emisi ini sebenarnya menjadi tugas siapa? Dishub, Dishub ingin dapat itu tapi pemisahan fungsi regulasi dan operator, maka pemerintah fungsinya hanya apa, regulator saja, operator dikasih ke pihak ketiga. Dan penindak adalah Kepolisian. Jangan sampai uji emisi dan KIR yang tingkatannya itu dikerjakan semuanya adalah oleh Pemerintah., jangan sampai

juga dilakukan oleh pengawasnya, Polisi. Nah, sekarang siapa yang melakukannya? Dua-duanya, hehehe, dua-duanya, hehehe.....

**P:** Harusnya bagaimana Pak?

**N:** Ya harusnya pihak ketiga, pelaksana, sehingga bisa diregulasi, bisa diawasi, kalo si pengawas yang melakukan regulasi, kan susah ngawasinya, jadi tidak ada perbedaan kekuasaan. Coba regulator memeriksa mesin? Harusnya ya pihak ketiga, ya swasta atau boleh siapa, tapi swasta kenapa banyak? ketika profit menjadi tujuan utama, ketika bisa dimainin sedikit kenapa harus begitu? Namanya juga kita usaha, tapi kalau pada produsen, tidak bisa kita seperti itu, karena mereka mengeluarkan produk cuma sekali, karena itu bersangkutan dengan *brands*...

**P:** misalnya untuk *maintenance* lagi Pak misalnya sepuluh tahun berikutnya, itu masih tanggung jawab produsen atau...?

**N:** Nah, itu yang perlu diatur kan, berapa kita teken kontrak, berapa lama, sepuluh tahun misalnya, apakah produsen membebankan pihak ketiga dari produsen, umpamanya jika uji KIR atau emisi terhadap Yamaha, motor, itu harus perusahaan Yamaha, merekomendasikan si bengkel tersebut, bahwa itu bagian dari Yamaha bengkelnya, sehingga jika ada *troubel* dia bisa dituntut bengkelnya, kenapa dikeluarkan izinnya, tapi sekarang ini tidak bisa. Sejauh mana kita tahu terjadi terra ulang? Alat uji emisi di bengkel itu? Mana ada yang pernah pikir itu? Kita harus bersikap apa betul ini sudah diterra ulang? Jangan sampai saya punya mesin bagus kok saya dikasih surat begini? Terus alat sedotnya ditaruh gitu aja di oli, gimana caranya kalau ditaruh di cerobong kita punya mobil? Kan repot? Enak aja..itu kenapa di produsen dibebankan. Ketika mereka melakukannya salah-salah, maka orang tidak mau membeli produk itu. Karena masyarakat dibodoh-bodohi. Itu kenapa itu yang lebih efektif ya ada pada produsen.

**P:** Menurut Anda instrumen kebijakan apa yang efektif untuk mengatasi pencemaran udara dari kendaraan bermotor? regulasi khusus atau pungutan khusus (pajak & retribusi)? Alasannya?

**N:** Sama, regulasi khusus itu Perda no 2, lalu turunannya itu apa, apakah kita memberlakukan pengketatan kendaraan bermotor, ataukah kendaraan yang sudah ada ini kita upayakan ada *wilingness to pay* terhadap pencemaran yang dikeluarkan, yang sampai sekarang saya belum tahu kalau umpamanya ada penelitian, lebih bagus lagi. Apakah *Wilingness to pay* pengendara motor Yamaha tahun sekian sama dengan tahun 2007, tentunya lebih kecil karena sudah euro2. berbeda dengan motor tahun 2005, atau 2004 ketika euro2 belum masuk disini. Nah itu yang susah, karena *wilingness to pay* itu, harus dilakukan secara cermat, berapakah nilai kerelaan orang untuk membayar, yang kedua pemaksaan, kita paksa apapun itu dengan membayar, berapa kau sanggup, nah tergantung dari umur kendaraan, dan mesin kendaraan yang digunakan, tentunya mobil yang dikeluarkan sekarang itu CC nya besar tapi rendah polusi, tidak bisa disamakan dengan yang kemarin, sehingga kalau saya punya mobil tahun terbaru, Ferrari

umpamanya, atau BMW, atau Mercedes, tidak mau saya disamakan nilai pajaknya dengan mobil lama, sehingga itulah kelebihan dalam membuat *Carbon tax* itu. Berapakah nilainya gitu, kan kalau kita tidak seragam lucu juga kan? Namanya juga pajak, seragam. Saya bayar pajak kendaraan bermotor, kena pajak ini lagi, padahal emisiku nol, masak saya dikenakan *Carbon tax*? Tapi kan pakai listrik, kok harus kena pajak lagi. Menurutmu gimana?

**P:** Kalau saya ya masih melibatkan bengkel uji emisi Pak, kalau misalnya pengguna kendaraan bermotor ketika diuji melewati ambang batas emisi ya dikenakan pajak sekian persen dari tingkat emisi tersebut Pak.

**N:** Kalau saya begini, semuanya dipukul rata, kenapa? Dia bisa beli barang itu kan punya modal masak sih untuk bayar itu tidak punya uang, apalagi kalau ada orang kaya beli Mercedes Benz masak bayar pajak pencemaran udara seribu, dua ribu rupiah dia tidak mau? Keterlaluan. Lha wong bisa beli mobil, mewah lagi, masak bayar seribu tidak bisa? Masak bayar segitu tidak mau, pelit banget gitu. Nanti ada *second barrier*, ketika ada emisi yang melebihi ambang dia kena pinalti, dia harus membayar berapa persen, jadi *double*, bagi yang emisi besar dia *double*, lain lagi ketika ada sidak dia tinggi dia kena tinggi.

**P:** Menurut Bapak, kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?

**N:** Nah itu dia, berapa besarannya? Bagaimana cara menghitungnya? Terus bentuknya seperti apa? Apakah hitungan persenan dari pembelian sesuatu? Apakah dia merupakan pajak tidak langsung terhadap pemakaian kendaraan bermotor, artinya *maintenance*, di bengkel, masuknya di situ, ataukah yang ketiga memang ada pajak khusus *Carbon tax*, baru dilaksanakan tahun 2009 atau 2010? Nah itu ada tiga, nah kendala apa yang mungkin timbul, orang akan berfikir, lho kendaraan saya sama dengan yang membuat polusi tuh, kemudian yang kedua kita melakukan uji ketika *maintenance* ketika proses berjalan tapi kita harus *safety*, kalau bengkel itu betul-betul merupakan representatif dari produk produsen motor saya atau mobil saya, jangan sampai yang mobil Mitshubishi yang nguji Yamaha, kan nggak pas sama alat ujinya, karakteristik motor kan beda, makanya orang Honda tidak mau dites sama emisinya sama Yamaha.

**P:** Berarti memang harus melibatkan produsen dong Pak?

**N:** Nah, kembali ke situ, apakah dari sudut otorisasi, di sini bengkel untuk uji emisi khusus Yamaha, khusus Honda, khusus bebek liar, hehehe... yang ketiga itu pemaksaan, bentuknya itu tentang regulasi pengenaan pajak bersama, tidak pikir tentang produsen, kita hantam saja, semuanya harus kita kenakan, satu kali dalam setahun dibayarkan. Dimana misalnya, di STNK misalnya dalam setahun itu.

**P:** Bagaimana kesimpulan Bapak, mengenai kajian pengadopsian *Carbon Tax* di Indonesia?

**N:** Bagus, bisa cuma apakah mungkin bisa dilakukan dengan 3 solusi itu, pertama dia langsung, kedua *maintenance*, ketiga pemaksaan terhadap produsen. Ada tiga solusinya, tentang pengadopsian *Carbon tax*, cuma itu perlu diketahui untuk sebuah catatan *willingness to pay* dari seseorang itu, pertama ketika membeli sesuatu, mobil atau motor, kedua ketika *maintenance* di bengkel, ketiga kalau saya kena pajak lagi berapa saya bayar. Berarti ada kajian turunan, terhadap peraturan turunan, begitu.

**P:** Sebenarnya saya masih penasaran dengan pelaksanaan uji emisi dan KIR itu pak, bagaimana pelaksanaannya dan efektif tidak sih Pak?

**N:** Tidak signifikan, orang tidak karena dengan kesadaran dalam proses itu, satu bulan umpamanya orang tidak mengetahui, kurang sosialisasi lah intinya, pertama kalau kau uji KIR uji emisi itu apakah ke motormu, mobilmu, tahun keluaran berapa? apalagi yang keluaran terbaru, ngapain? Karena memang terbukti motor saya mobil saya itu terbukti rendah emisi, ngapain saya beli mahal-mahal kalau tidak saya naikin, itu kendalanya. Sedangkan harusnya ada kesadaran ketika memakai itu dia usia kendaraan itu menjadi lebih panjang karena terawat gitu. *Maintenance* secara teratur dapat memperpanjang usia kendaraan.

**P:** Kalau kendaraan usia lama Pak, misalnya keluaran th 1990an gitu apakah ada kewajiban uji emisi gitu Pak?

**N:** Iya ada....

**P:** Untuk mendapatkan STNK atau perpanjangan STNK Pak?

**N:** Oh ndak juga, kendaraan baru pun ndak juga..

**P:** Terus fungsi uji emisi itu sebagai apa Pak?

**N:** Ya sebagai kesadaran, jadi ada beberapa bengkel uji emisi ada, nah, dan itu awalnya mau dikenakan di STNK, sebagai pengujian, tapi saya lihat-lihat tidak seperti itu tuh, apakah tidak ada alat ujinya di situ atau memang belum masuk dalam *include* pembayaran STNK, tapi kalau di Dipenda memang tidak ada uji-ujian. Saya kalau mengurus STNK pakai calo bisa.

**P:** Kalau misalnya diterapkan uji emisi untuk mendapatkan atau memperpanjang STNK Pak? Apakah efektif untuk mengatasi pencemaran udara Pak?

**N:** Ndak, memang efektif dari, dari cara ini, pemaksaan, tapi yang kita kejar adalah kesadaran, jadi selain untuk pemaksaan, harus diimbangi dengan sosialisasi bahwa kenapa ini harus begini, nah, satu yang dipercaya, kalau pemerintah ngomong, paling pikiran orang buat cari duit aja nih, Polisi? tilang aja nih, Dishub? Nah apalagi....,siapa yang mereka percaya? Yang punya motor misalnya, ya produsen. Kalau produsen bilang, kalau kau pake oli ini maka awet kau punya mesin, maka pada nurut semua to? Maka kembali ke produsen. gitu lho,hehehe....mengapa uji KIR dan uji emisi tidak berhasil di Indonesia? Ya

karena salah penafsiran, harusnya regulator, operator terpisah fungsinya, sekarang dijadikan satu. Kenapa yang memberikan rekomendasi terhadap bengkel itu kan dari Dishub, harusnya dari produsen, dan pemerintah menjadi operator secara tidak langsung. Harusnya itu harus diuji, kalau tidak *out*. Kalau tidak melewati uji emisi ini *out*. Misalnya di bengkel, siapa yang masuk, Polisi misalnya bukan Dishub, kalau kau ingin jadi pengawas ya pengawas, ya jangan regulator. Trus gimana caranya nih? Masak bengkel biasa bisa ini, karena harus otorisasi dari sana, produsen yang keluarin, jenisnya apa, Yamaha, jadi satu bengkel punya lima otorisasi dengan lima bengkel gitu. Kalau dia melanggar, tidak melakukan, ketika ada pemeriksaan disitu, ya Polisi yang menindak. Kenapa bengkel tidak berani untuk macam-macam, kalau merah ya merah kalau biru ya biru? Kenapa dia tidak berani? Karena takut dicabut lisensinya oleh produsen, karena produsen tidak mau *brandku* rusak dan kau bengkel cacat satu habis semua, tidak ada yang mau produknya. Makanya kenapa KIR dan uji emisi dua-duanya ndak jalan, karena masih ada di Dishub dan Kepolisian, ya ndak jalan. Harusnya Dishub jadi regulatornya aja, nggak usah pakai rekomendasi-rekomendasi segala, bengkel ini buat uji emisi, bengkel itu buat...nggak usah, nggak usah ngomong, tempel tuh otorisasi dari ini, gitu. Mereka salah berfikir, dan kalau salah berfikir salah cara pandang, salah cara pandang, orang salah bikin langkah teknis, salah teknis, salahlah semuanya kan...kenapa Walhi Jakarta ngotot, ya itu. Karena cara bikin kerangkanya salah, mungkin benar, tapi sesaat, dalam jangka panjang ya gagal, kalau udah gagal, ya salah, tapi kalau disalahkan ya, hehehe...kalau diajak argumentasi ya ga berani mereka, ayo kita duduk pak kita cerita-cerita, nggak mau juga. Oh saya ada rapat ya Pak, hehehe...ya repot. Kenapa Walhi Jakarta bisa tahu, ya kita punya pengalaman tentang itu. Kita pernah uji KIR secara bener-bener baik pakai calo, semua kita pernah coba jadi kita tahu, jadi kita mengalaminya. Kenapa kita berani ngomong dan Dishub tidak berani muncul, hehehe...karena punya pengalaman dengan Polisi, kita berteman dengan Dishub, dan Dishub tahu, mereka takut sekali kalau dibebankan ke produsen, kalau cacat satu ya repot produsen, karena mereka melobi ya aman-aman saja lah mereka, sepanjang pemerintah *fine-fine* aja, nggak usah kau ungkit-ungkit, toh mereka juga dapat pajak tidak langsung dari kami ini yang mendirikan dealer-dealer. Nah, makanya, karena pangsa pasar mobil dan motor terbesar di dunia ya cuma di Indonesia, nah dalam teori pemerintahan dan teori sosial, bahwa kita itu hanya market.

**P:** Kalau kebijakan BPLHD yang saat ini apa sih Pak?

**N:** Ya yang bersifat formal, ruang untuk merokok, peraturan bangunan parkir, tapi ndak berani untuk bilang pembatasan jumlah kendaraan. Hanya bisa *Car Free Day*, yang formasi-formal aja. Ya seremonial aja. Yang penting kan substansinya, kau larang hari ini, tapi esok jumlahnya ribuan yang masuk. Ngapain orang larang hari Sabtu Minggu orang keluar rumah? Ya emang di rumah lah, paling keluar kota, tidak di dalam kota kan? Mereka menganggap hari Sabtu dan Minggu adalah permulaan, dan itu bukan permulaan, hari Sabtu dan Minggu ya yang paling mudah, kenapa? Orang nyantai gitu, kalau orang nyantai mudah masuk kalo kita ngomong, sebenarnya itu idenya, Pemda DKI menganggap kita mulai aja hari Minggu, kan gampang. Nah ini yang salah, bukannya nilai kesadaran yang ada, mereka hanya seremonial, mengerikan ini, hehehe..

**Verbatim II**  
**Dinas Pendapatan Daerah DKI Jakarta**

**Pewawancara** : Dwi Wahyu. K  
**Narasumber** : Bapak Porman Sitorus  
**Jabatan** : Kasie Litbang Subdis Renabang Dipenda DKI Jakarta  
**Tempat** : Gedung Dipenda DKI Jakarta, Jln Abdul Muis, Jakarta  
**Tanggal** : 11 November 2008  
**Pukul** : 08.00 – 10.00 WIB

**P** : Kalau menurut Bapak Pajak Lingkungan akan signifikan tidak Pak kalau misalnya diterapkan di Indonesia?

**N** : Yah, artinya kalau menurut saya ya, artinya juga Pajak Lingkungan, ini kan objeknya luas sekali ya, barangkali dari segi *regulerend*, ini artinya kita ikut lah arus globalisasi sekarang ini kan, kepedulian dunialah katakanlah seperti itu ya terhadap kesehatan lingkungan. Nah, tinggal masalahnya kan tidak berhenti di situ, bagaimana aplikasinya ini nanti kalau itu diundangkan di Pajak Daerah gitu kan, sampai sekarang saya juga belum tahu ya yang menjadi objek ini sendiri juga belum tahu, umpamanya objeknya pabrikan yang melakukan pencemaran, pabrik yang mana ni, atau itu akan dibebankan kepada barang-barang bergerak termasuk kendaraan misalnya, seperti di DKI Jakarta yang paling banyak mencemari lingkungan apa? Umpamanya kita untuk menekan pencemaran dari kendaraan bermotor kan toh harus ditambah objek pajak baru. Naikkan aja tarifnya jadi progresif. Saya belum bisa jawab secara konkret, karena itu masih bergulir kan, kecuali nanti itu sudah diterapkan menjadi pajak, ini subjeknya, ini objeknya, jelas, baru kita dapat identifikasi.

**P** : Kalau yang saya tahu itu atas industri manufaktur Pak, yang punya omset diatas Rp. 300 juta setahun, nanti akan dikenakan 0,5% dari sales selama setahun itu Pak.

**N** : Ya itulah seperti yang saya bilang, kalau di kita kan industri manufaktur di mana adanya di Jakarta? Diatas Rp.300 juta? Ya hampir semua kena, lalu definisi manufaktur itu apa? Dan mungkin *earmark* kali yang ini. Kalau misalnya sudah ditetapkan nanti itu, ini subjek, ini objeknya, nah kita bisa lihat di Jakarta.

**P** : Menurut Bapak yang menjadi justifikasi diterapkannya Pajak Lingkungan dalam RUU PDRD apa Pak?

**N** : Kalau justifikasi secara umum bisa kelihatan, kerusakan lingkungan, iya kan? Udara tercemar, sungai tercemar, air bawah tanah yang dikonsumsi masyarakat tercemar, ya sebenarnya, kalau berangkat dari itu ya sangat diperlukan, kan gitu. Itu pemikiran sederhana saya sih, itu dia indikatornya udara, air, karena udara

yang kita hirup sehari-hari tercemar, air yang kita konsumsi juga tercemar. Ya menurut saya ya sangat layak untuk dipungut.

**P :** Kalau saat ini Pak, PKB sudah tidak lagi *earmarked tax* lagi ya Pak?

**N :** Nggak, karena itu yang saya bilang tadi kan, dulu memang awal-awalnya *road tax* sekarang lebih ke *property tax* sekarang, jadi nggak *earmarked* lagi. Semua itu, pajak-pajak sama seperti pajak lainnya, penerimaan kita masukkan dalam satu kantong namanya APBD, lalu dari situ uang yang ada di situ direncanakan untuk pembangunan dsb.

**P :** Berarti kalau di *earmarked tax* kan lagi tidak relevan ya Pak?

**N :** Ya bayangin aja kalau 70% pendapatan itu digunakan untuk jalan, padahal banyak yang kita butuhkan, seperti kesehatan, mengatasi banjir, pendidikan, ya kalau digunakan untuk transportasi aja? Apa yang digunakan untuk kesehatan, untuk mengatasi banjir.

**P :** Kalau yang saya tahu kan UU Pajak Daerah memberikan kesempatan bagi daerah untuk membuat pajak dan retribusi baru Pak.

**N :** Nggak, sebenarnya di Undang-undang No. 34 sudah ditutup kemungkinan untuk itu, tidak ada lagi yang namanya pajak daerah baru diluar peraturan perundang-undangan yang berlaku, malah di Jakarta ada 10 jenis pajak, walaupun secara aturan ada 11. Cuma prinsip pemungutan pajak itu kan tidak terlepas dari faktor ekonomi gitu kan, walaupun juga mempertimbangkan faktor administratif pemungutannya, jadi Golongan C, misalnya, walaupun dibenarkan UU misalnya, namun tidak kita pungut. Karena secara administratif, bisa lebih banyak biaya memungut daripada penerimaan. Lalu kendaraan diatas air juga, walaupun secara UU juga ada. Di daerah lain dipungut, bukan berarti di daerah lain ada di DKI tidak ada, karena di daerah lain potensinya ada dan diatur UU, kita sudah diatur tapi karena potensinya kurang memadai ya tidak kita pungut.

**P :** Kembali ke konsep *Earmarked tax* lagi Pak, awalnya kan PKB untuk *earmark* Pak, terus bagaimana dengan eksternalitas negatif dari kendaraan bermotor itu Pak?

**N :** Kalau eksternalitas negatif, yang ditimbulkan kendaraan bermotor ya memang kalau kita lihat ya memang tidak hanya berdampak bagi perekonomian masyarakat keseluruhan, karena sebenarnya dengan dampak kendaraan bermotor itu kan terjadi kemacetan, pemborosan, kan gitu, berapa uang yang terbuang ya, lalu ya itu tadi dampak pencemaran udara. Nah itulah eksternalitas negatif yang terjadi, tapi bukan berarti semua negatif gitu kan, dengan kendaraan itu jadi sumber penerimaan daerah lumayan kan gitu kan, dan kita lihat bagaimana pembangunan di Jakarta ini kan bukan hanya pembangunan secara fisik namun juga nonfisik, banjir kanal, yang non fisik juga banyak dan diakui kan, umpamanya untuk pendidikan 10%, pengobatan gratis, itu semua biaya kan dari penerimaan itu. Memang ada negatifnya, tapi tidak semuanya negatif.

**P :** Berarti ada semacam kepentingan yang saling bertolak belakang ya Pak?

**N :** Ya memang kita akui, kelihatannya memang bertolak belakang. Kendaraan dibatasi belum tentu semua orang *enjoy*, belum tentu. Contoh umpamanya, anda baru bekerja belum mampu beli mobil baru, anda menabung setiap tahun, pengen sekali-kali bawa keluarga akhirnya anda beli mobil. Masak iya gara-gara aturan ini, anda tidak boleh menikmati hal-hal seperti itu? Kan ada hak orang lain juga. Kalau jam-jam tertentu ya memang macet. Bukan berarti Jakarta tiap hari macet.

**P :** Menurut Bapak instrumen kebijakan seperti apa yang efektif untuk mengatasi eksternalitas negatif pencemaran udara tersebut, apakah regulasi khusus, pajak atau retribusi?

**N :** Saya kira harus gabungan dari keduanya ya, artinya *regulerend* tetap harus kita jalankan, artinya harus kita rumuskan yang bagus lah, tapi ya jangan kaku-kaku amat lah gitu ya, disamping gitu ya memang pembangunan itu kalau tidak ada uangnya ya macet kan gitu. Kita bisa apa kalau tidak punya dana? Sehingga aspek *budgetair* juga sangat penting. Cuma, uang aja kalau tidak diarahkan pada hal-hal yang positif dan dibutuhkan orang banyak tidak bagus juga, sehingga aspek *regulerend* itu ya dibutuhkan. Jadi harus seimbang kalau menurut saya. Tapi sekarang umpamanya kan kalau hanya kemacetan kan bisa dengan peraturan dari pemerintah yang saat ini, transportasi massal diperbaiki, mungkin pajak akan dinaikkan sedikit supaya orang yang tidak penting-penting banget tidak menggunakan mobil pribadi. Bisa memakai transportasi umum, walaupun dia tidak harus menjual mobilnya kan gitu. Artinya dari segi *regulerend* jalan, *budgetair* juga terpenuhi, tapi kalau tidak ada mobil sama sekali, pajak kendaraan ya tidak dapat.

**P :** Bagaimana pendapat Bapak mengenai *Carbon Tax* yang diterapkan negara-negara di Eropa, beberapa negara di Asia, dan Amerika Utara untuk memerangi pencemaran udara dan isu *global warming* jika diterapkan di Indonesia?

**N :** Nah, kadang-kadang kita kan terlalu berkiblat ke Eropa ya. Dulu mereka membangun industri mereka nggak ribut-ribut, mereka kan membat hutan mereka sekarang hutan mereka sudah habis, dialihkan tanggungjawab kepada kita, kenapa sih kalau mereka ingin konsisten, duit mereka banyak, sumbang lah, biar kita bisa serap teknologi mereka. Emisi ya mereka paling banyak. Eropa mudah aja ngomong gitu sekarang. Sebenarnya gitu kan untuk kepentingan mereka juga kan, kan dia emiter yang banyak.

**P :** Memang sih Pak, kontribusi emiter seluruh negara Eropa 20% dan Amerika juga 20% untuk efek rumah kaca.

**N :** Banyangkan, Amerika sendiri sudah 20%, mau nggak dia bayar 20% dari untuk itu, paling habis APBNnya, hehehe...kadang-kadang kita dicap hutan kita bakar untuk perkebunan, kita perusak lingkungan, emang betul sih, supaya ndak merusak gitu ya apa salahnya, toh kita mengalirkan oksigen kemana-mana.

**P :** Menurut pendapat Bapak apakah *Carbon Tax* sesuai untuk mengatasi pencemaran udara jika diterapkan di Indonesia saat ini?

**N :** Kalau pendekatannya itu tadi, misalnya dibikin suatu aturan umpamanya, namun persoalannya tidak semudah itu, kalau umpamanya katakanlah di hulu, jadi ya terlalu umum semua, kalau di hulu kan di Industri. Kalau industri adanya kita tanyakan dulu industri kita, lebih banyak mana nih industri atau kendaraan, lalu diperkecil lagi. Kalau di industri kendaraan bermotor umpamanya kan, industri kendaraan bermotor yang mana nih, diletakkan yang baru kah, atau yang bekas, oh banyak yang bekas nih, kalau gitu yang bekas aja yang kena, jadi lebih bermanfaat. Solusinya ya itu tadi, apakah bengkel-bengkel secara resmi kan bisa didata dari perindustrian, kan pasti ada di situ. Yang bengkel Toyota resmi ada berapa, banyak mana dari pada yang tidak resmi? Syukur kalau ada angka statistik jumlah pengunjung banyak mana yang bengkel resmi atau tidak resmi? Secara umum aja. Kalau lebih banyak di bengkel resmi, terus apa yang diukur, jangan sampai seperti yang saya bilang, Cuma jadi *high cost* aja. Karena terlalu banyak yang harus dibenahi, padahal ini dulu yang harus dibereskan, daripada langsung nembak ke Samsat.

**P :** Idealnya seperti apa Pak?

**N :** Kalau tidak ada datanya saya tidak bisa. Umpamanya pengaruh gas *Carbon* yang dihasilkan oleh kendaraan bekas umpamanya, seberapa besar mereka mempengaruhi tingkat pencemaran, atau umpamanya kendaraan baru kan lebih sedikit. Sekarang sudah euro4, tapi kita euro berapa? Apabila di hulu ditempatkan, hambatannya ditingkat industriawan terhadap konsumen yang akan membeli.

**P :** Menurut Bapak, justifikasi atau kontra justifikasi apa yang mendukung *Carbon tax* diterapkan di Indonesia?

**N :** Kalau justifikasinya ya seperti yang saya bilang tadi, memang butuh, lha wong udara yang kita hirup tercemar, air yang kita konsumsi tercemar, makanan juga tercemar, sehingga memang mutlak diperlukan. Tapi cuma apakah harus pajak? kan gitu. Diperlukan pengaturan apakah dia itu pengaturan dalam bentuk regulasi, atautkah dalam bentuk *budget* mempengaruhi tingkat konsumsi seseorang. Ada hal yang substansial yang memang harus, butuh, mutlak gitu loh kalau kita mau hidup sehat, ga usah hidup sehatlah, normal gitu.

**P :** Menurut Bapak, kendala apa yang mungkin timbul jika *Carbon Tax* diterapkan di Indonesia?

**N :** Saya kira ini ya, karena ini baru pajak baru gitu kan, di manakah dia ditempatkan pemungutan pajaknya, saya tidak bisa bilang kendalanya seperti ini, karena belum ditetapkan kan, kalau sudah ditetapkan baru kita lihat.

**P :** Jika dilihat dari potensi penerimaan negara/daerah, apakah *Carbon Tax* signifikan tidak Pak?

**N :** Kalau dilihat dari akibat dari pencemaran gitu ya, itu kan Jakarta besar sekali pencemaran, kalau umpamanya itu dampak kerusakan daerah besar ya makin besar pajaknya, kalau dengan pendekatan seperti itu ya tentunya besar sekali. Coba kalau kita lihat, kita di luar kan muka langsung item, hehehe..kalau itu jadi tolak ukur ya memang besar sekali potensinya. Tapi belum tahu sih, mau ditempatkan di mana dia? Tapi kalau dihitung dari potensi tingkat kerusakan lingkungan akibat pencemaran. Kayak PKB, makin mahal kendaraan kan makin besar pajaknya, kan gitu.

**P :** Kalau disetingan saya itu gini Pak, Pajak Pencemaran Udara ini dikenakan atas emisinya gitu Pak, jadi ketika saya punya kendaraan bermotor ketika membeli baru misalnya, menurut saya, ditingkat produsen dulu, saya bayar di tingkat produsen, jadi sudah *include* atas saya membeli motor yang senilai 15 juta misalnya, dan itu sudah diuji ditingkat produsen nanti Pak. Dan ketika misalnya 5 tahun ke depan saya memperpanjang motor saya STNK misalnya di Samsat, saya juga harus mendapatkan sertifikasi atau lolos uji emisi, entah dari bengkelnya, dari otorisasi yang ditunjukkan bengkelnya, harus mendapatkan itu dulu untuk memperpanjang STNK saya di Samsat misalnya. Nah kalau pandangan sederhana seperti itu pak.

**N :** Ya seperti yang saya bilang kan, karena ini kan tidak terlepas dari *law enforcement* kan, penegakan hukum, apakah ini sudah benar-benar diuji, itu masalahnya. Kalau sertifikasi itu bisa keluar, tanpa diuji sungguh-sungguh maka tidak berdampak apa-apa terhadap lingkungan, kecuali *high cost* ekonomi, persoalannya kan di situ. Nah begitu kita lihat ke bawah, siapa yang diharuskan menguji, agen resmukah, bengkel resmukah, atau bengkel biasa, kembali lagi, lebih banyak mana sih kendaraan.

**P :** Tapi Pak kalau menurut saya misalnya ada regulasi itu, pasti akan bermunculan bengkel-bengkel yang didirikan para wiraswastawan, karena *demandnya* ada.

**N :** Ya bisa aja, namun persoalannya, ini kan tergantung kondisi masyarakat. Saya rasa apa iya bisa, kalau saya ke bengkel resmi bisa 100, ke bengkel biasa bisa 50, nah masyarakat ini, maunya atau mampunya di mana, kan masyarakat tidak bisa dipaksa, tapi kan ada UU persaingan usaha bisa monopoli, nah itu jadi kendala juga. Tapi kalau dari segi konsep sih ya seperti itu.

**P :** Jika *Carbon Tax* diadopsi di Indonesia Pak seperti konsep yang saya utarakan tadi, menurut Bapak bagaimana desain terbaik untuk pengimplementasiannya? meliputi subjek, objek, DPP, tarif, Mekanisme pemungutan, dll

**N :** Kalau menurut saya susah juga kan ini berandai-andai yah, kalau umpamanya itu, dikenakan terhadap kendaraan kan, subjek sudah pasti orang pribadi atau badan yang memiliki kendaraan bermotor, kan gitu kan. Nah, objeknya, objek pajaknya apa sih yaitu, objeknya adalah apa ya? Kalau di PKB kan kepemilikan, berarti ya kendaraan itu, kendaraan yang mencemari udara, kan gitu kan.

Objeknya ya kendaraan yang mencemari udara, pencemaran, menimbulkan pencemaran udara. Ya seperti itu kira-kira kalau konsepmu seperti itu ya kira-kira. Jadi dikenakan terhadap kendaraan bermotor ya, jika dikenakan terhadap kendaraan bermotor.

**P** : Terus untuk tarifnya Pak? Kalau PKB kan dari tekanan gandar jalan...

**N** : Kalau di PKB kan gandar jalan, kerusakan, kalau ini kan seharusnya seberapa besar dia mencemari lingkungan, karena paling gampang kan kita menghitung apa namanya objek gitu kan nilai ekonomi, padahal dalam hal ini belum tentu, belum tentu mobil baru yang mencemari kan, bisa jadi mobil tua yang mencemari kan, tapi belum tentu juga yang tua lebih banyak mencemari dari yang muda, karena umpamanya pemiliknya ada perawatan kan gitu, ini malah relatif ini, perhitungannya...

**P** : Berarti ya memang harus diuji dong Pak? Berarti uji emisi sebagai sarana Pak?

**N** : Seperti yang saya bilang tadi, bisa nggak dijamin? kan harus ada sertifikasi uji emisi, bisa nggak diukur uji emisi ini sama dengan kejadian yang sebenarnya? Maksud saya gini, disertifikasi itu kan ada lulus tidak lulus, kalau tidak lulus, kan susah yang tidak lulus, kan jadi tidak adil kan. Harusnya kan yang mencemari lingkungan yang lebih tinggi. Di sini kesulitan tingkat administrasinya, kalau saya duga ini yah, kecuali berdasarkan konsesus, untuk kendaraan tahun sekian....

**P** : Atau dengan ukuran PPM Pak? PPM itu satuan buang emisi kendaraan.

**N** : Makanya seperti yang saya bilang tadi, jadi yang kena pajak ini kan kendaraan yang tua kan, jadi daya pikul ekonominya kan akan menggibas justru masyarakat ekonomi kebawah. Kembali lagi saya baru bekerja 5 tahun, saya pengen punya kendaraan, saya belum mampu membeli kendaraan baru, apakah saya tidak boleh membeli kendaraan?

**P** : Apakah justru itu bukan yang adil Pak, semakin tinggi dia mencemari dia semakin bayar pajak tinggi?

**N** : Iya, dari sisi pencemarannya kan, tapi dari sisi ekonomi masyarakat yang menikmati itu, ini kan berandai-andai, tapi pasti akan ada pendapat seperti ini.

**P** : Lalu bagaimana efek dari *emiter* yang tidak baik itu Pak? Itu kan *social cost* Pak? Memang harus diperhitungkan di situ.

**N** : Artinya banyak argumentasi kan, namanya juga ilmu sosial kan, artinya pengaruh emisi bagi dia tidak terlalu besar namun dia bayar besar juga, saya punya kendaraan mewah, bagus, karena emisi saya sedikit, tapi pengaruhnya besar bagi saya, bayarnya sedikit...

**P** : Saya kan juga riset sebelumnya Pak bagaimana bahayanya bagi tubuh dan efeknya memang luar biasa Pak...

**N** : Ya memang luar biasa, namanya pencemaran itu, kalau bisa dihitung ya hitung aja, biaya di rumah sakit masyarakat kan itu biayanya, biaya kesehatan orang itu yang jadi beban jika dikumpulin kan, itulah biayanya.

**P** : Tapi biaya itu kan tidak diperhitungkan ya Pak? Lalu *social cost* jadi tanggung jawab pemerintah atau gimana Pak?

**N** : Ya *social cost* itu kan, secara kuantitatif sangat sulit dihitung, bisa dijelaskan tapi sulit dihitungnya, *social cost* itu besar sekali dan sulit dihitung secara kuantitatif, walaupun bisa dihitung secara kualitatif. Kan bisa kita lihat berapa orang yang sakit tenggorokan umpamanya. *Social cost* itu ya karena tidak ada yang menanggung ya Pemerintah yang menanggung. Banyak insentifnya, perijinan, subsidi, kalau itu sih pemerintah, karena tidak ada yang mau karena biaya melulu, di situlah peran pemerintah masuk.

**P** : Lalu untuk mekanisme pemungutannya Pak?

**N** : Ya artinya ini kalau memang seperti itu ini kan *official assessment*, kalau mekanisme seperti itu akan *official assessment*, jadi ditetapkan oleh fiskus berapa besar pajaknya melalui tingkat emisi yang ditimbulkan itu. Jadi seberapa besar kandungannya, artinya kandungannya makin tinggi pajaknya makin besar.

**P** : Kalau mekanisme seperti yang saya utarakan tadi Pak, kalau pandangan Bapak sendiri bagaimana?

**N** : Nah, artinya memang pasti begitu sudah, udah nggak lari kayaknya dari situ, kalau umpamanya itu yang menjadi objek. Seperti yang saya bilang tadi, kan kita belum tahu apa yang dijadikan objek, kalau pabrikan yang menjadi objek, kalo ini kan pemilik kendaraan, bukan pabrikan kan, kalo pabrikan kan pasti beda lagi itunya, *assessmetnya*..

**P** : Terakhir Pak, kesimpulan Bapak mengenai kajian pengenaan Pajak Pencemaran Udara di DKI Jakarta apa Pak?

**N** : Cukup bagus saya rasa, jadi artinya kita berangkat dari permasalahan-permasalahan yang ada ya, seperti ruang lingkup yang ada di lapangan. Bahwa pencemaran udara di Jakarta itu mengkhawatirkan, iya. *Social cost*nya besar, iya. Perlu dilakukan pengaturan ya musti, nah pengaturannya seperti apa, ya tadi apakah dengan *regulerend* murni atau *budgetair*, kalo saya mengambil kesimpulan gabungan dari keduanya. Aspek *budgetair*nya jalan, tapi *regulerend*nya juga harus tegas. Jalan itu...yang dikhawatirkan orang kan *budgetair*nya jalan, *regulerend*nya enggak.

**Verbatim III**  
**Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Daerah DKI Jakarta (BPLHD)**

**Pewawancara** : Dwi Wahyu. K  
**Narasumber** : Ibu Rina Suryani  
**Jabatan** : Kepala Sub Bidang Pengendalian Pencemaran Udara  
**BPLHD DKI Jakarta**  
**Tempat** : BPLHD DKI Jakarta, Jl. Casablanca, Jakarta Selatan  
**Tanggal** : 14 November 2008  
**Pukul** : 14.00 – 15.30 WIB

**P** : Kalau menurut Ibu, tingkat pencemaran di DKI Jakarta itu seperti apa Bu?

**N** : Kalau di DKI Jakarta kita melihat pencemaran udara itu dari indeks pencemaran udara. Jadi ada ISPU atau PSI, ISPU itu kalau berdasarkan pengukuran memang mengalami peningkatan kualitas, dari tahun 2005-sekarang itu hari dalam kategori baik jumlahnya semakin meningkat, pada tahun 2005, kita hanya mempunyai 45 hari dalam kategori baik, 2006 kita punya, e...berapa ya, 54 hari, 2007 nya 73 hari, 2008 sampai bulan Oktober kita sudah 104 hari dalam kategori baik. Jadi hal ini menunjukkan bahwa kualitas udara semakin baik karena jumlah hari baik semakin banyak jumlahnya.

**P** : Kalau jumlah hari dalam kategori baik itu apa Bu maksudnya?

**N** : Jadi kalau kita dari ISPU itu, mengkategorikan kualitas udara di Jakarta secara keseluruhan itu ke dalam 4 kategori. Yang pertama baik, sedang, tidak sehat, dan sangat tidak sehat. Jadi untuk kategori baik dan sedang itu dimana masih dalam ambang batas, tetapi untuk kategori baik memang baik bagi semuanya, kemudian sedang itu ada pengaruhnya sedikit terhadap bangunan, kemudian kalau tidak sehat, tidak berpengaruh terhadap kesehatan baik hewan, tumbuh-tumbuhan ataupun manusia, kalau yang berbahaya itu yang sangat berbahaya bagi manusia. Kita punya ambang batas untuk udara itu berdasarkan Pergub 551 tahun 2001, kalau satuannya macem-macem ya, microgram/m<sup>3</sup>. Tapi dalam konsentrasi itu dirubah dalam bentuk indeks, jadi tidak ada satuan. Jadi keluarnya ISPU tadi.

**P** : Kalau pencemaran udara di DKI Jakarta kan disumbangkan dari emisi kendaraan bermotor Bu ya? Kalau menurut Ibu pencemaran dapat menyebabkan apa saja Bu?

**N** : Salah satunya dari kendaraan bermotor ya, yang terbesarnya memang dari kendaraan bermotor, kalau dari kendaraan bermotor pencemar primernya kan CO, kemudian SO<sub>2</sub>, dan NO. Itu yang keluaran pencemaran primer dari emisi kendaraan, kemudian kalau kayak NO dia sudah bereaksi di udara, lalu akhirnya

berubah menjadi  $\text{NO}_2$  itu yang akhirnya menyebabkan keracunan bagi kesehatan kita manusia ya. Kalau  $\text{SO}_2$  lebih kepada, ee...biasanya seperti pusing, terus kalau CO itu tidak terlihat dan tidak berbau, jadi tiba-tiba saja mata sudah berkunang, pusing gitu, jadi dia menyerangnya ke pembuluh darah. Terikat di darah dengan hemoglobin. Karena daya ikat CO itu lebih kuat 200 kali dibandingkan oksigen, harusnya kan mengikatnya oksigen kan, ini karena lebih banyak CO nya, dia akan mengikat 200 kali lebih cepat dari oksigen, makanya kalau kita tiba-tiba suka mata perih, ada indikasi akan ada CO disana, dan di manapun sebenarnya, kalau di ruangan misalnya kayak bahan-bahan asbes, fotokopi dan sebagainya, itu bisa juga sih.

**P** : Jadi pencemaran udara hanya akan berdampak pada kesehatan saja ya Bu, apakah ada dampak lain yang lebih luas mungkin?

**N** : Oiya, kalau kesehatan kan pasti ya, kesehatan manusia, hewan, tumbuhan juga kan, biasanya tumbuhan tumbuhnya jadi kerdil. Atau kalau ke bangunan juga misalnya kayak  $\text{SO}_2$  dia bisa terikat dengan oksigen akhirnya menjadi ujan asam, hujan asam itu menyebabkan bangunan cepat keropos, dan itu terutama untuk besi-besi.

**P** : Yang saya tahu bu, CO itu bisa merusak ozon bumi jika terakumulasi? Jadi dapat menimbulkan efek rumah kaca.

**N** : Iya, iya betul. Jadi CO bertemu dengan oksigen, ya  $\text{O}_2$  menjadi, O nya menjadi ,eh...bertemu dengan  $\text{H}_2\text{O}$  sori..sori. bertemu dengan  $\text{H}_2\text{O}$  menjadi metan  $\text{CH}_4$  kemudian O nya berubah menjadi Ozon. Jadi Ozon itu memang pencemar sekunder karena dia terbentuknya bukan berasal dari sumber pencemar tetapi bereaksi dari alam setelah ada sentuhan matahari.

**P** : Bahayanya apa Bu jika CO terlalu banyak di sekitar atmosfer bumi?

**N** : Efeknya akan terlalu banyak Ozon yang ada, sehingga itu akan, apa, kalau cerita lagi ke atas yah, jadi itu ada lapisan, lapisan apa yang Stratosfer dan segala macamnya itu, Ozon itu ceritanya kan bisa menembus lapisan itu akhirnya lalu menjadikan lapisan itu bolong, padahal lapisan itu kan sebagai pelindung kita dari sinar matahari langsung.

**P** : Jadi *global warming* bisa disebabkan karena itu ya Bu?

**N** : Iya, bisa. Ya seperti itu.

**P** : Lalu untuk penyebab pencemaran udara di DKI Jakarta ini Bu, kenapa sih Bu kok bisa sampai 70% emisi dari kendaraan, dan dapat berakibat seperti sekarang ini?

**N** : Ya sebetulnya, 70% itu dari kendaraan, 20% dari industri dan 10% nya dari lain-lain. Lain-lain ini bisa dari kegiatan dapur, kemudian orang membakar sampah dan lain-lainnya. Nah yang 70% itu sendiri sebetulnya disebabkan oleh

pertambahan kendaraan yang sangat tinggi dibandingkan dengan pertambahan jumlah jalan itu hanya 4% per tahun, kalau pertambahan jumlah kendaraan itu bisa mencapai hampir 20%an. Jadi pertambahan jumlah kendaraan itu sangat tinggi gitu, ya kalau ditelusuri lebih jauh lagi ya mungkin orang mudah dalam mendapatkan kendaraan, berarti banyak orang kaya di DKI Jakarta, hehehe...

**P** : Lalu untuk saat ini program dari BPLHD untuk mengatasi pencemaran udara di DKI Jakarta apa saja Bu?

**N** : Ya, ada beberapa hal, kita terkait dengan pencemaran yang bergerak, atau dari kendaraan itu kita ada kegiatan uji emisi dan perawatan kendaraan bermotor, jadi disini diwajibkan setiap pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan uji emisi setiap 6 bulan sekali, dan merawat kendaraannya, tidak hanya menguji ya, kalau hanya menguji selesai, kemudian sudah, tetapi mereka juga harus merawat dalam 6 bulan ke depan apakah emisi kendaraannya itu tetep baik gitu. Jadi ada kewajiban setiap 6 bulan sekali itu melakukan uji emisi, dan harus sesuai dengan ambang batas yang sudah ditetapkan. Uji emisi itu bisa dilaksanakan di bengkel pelaksana uji emisi. Dimana bengkel tersebut sudah kita sertifikasi dengan memiliki teknisi yang juga sudah tersertifikasi juga, jadi saat ini di DKI Jakarta sudah ada 474 teknisi dan 216 bengkel pelaksana yang tersebar di DKI Jakarta ya.

**P** : Jadi itu nanti prosedurnya akan seperti apa Bu, kalau misalnya saya mau menguji emisi kendaraan saya?

**N** : Silahkan datang ke bengkel yang sudah ada penandaannya, punya papan nama bengkel, di situ akan tertulis, bengkel pelaksana uji emisi gitu ya, kemudian silahkan datang kemudian minta dilakukan pengujian, kemudian apabila lulus maka akan mendapatkan stiker yang akan ditempelkan pada kaca kiri atas, dan kemudian juga akan diberikan surat memenuhi ambang batas di situ, tertera berapa emisi kendaraan, gitu. Kemudian disediakan buku, buku itu adalah untuk menempelkan label stiker surat memenuhi ambang batas dimana buku itu bisa berlaku untuk 12 kali pengukuran, berarti 6 tahun ya.

**P** : Lalu Bu kalau misalnya saya tidak menguji emisi kendaraan saya, apakah konsekuensi yang saya terima? Sanksi atau apa mungkin?

**N** : Ya, saat ini kita memang dalam taraf edukasi tapi kemarin itu pun kita sudah sampai pada teguran simpatik, dalam artian setiap kendaraan yang tidak memiliki stiker akan distop polisi atau petugas kemudian kita lakukan pengecekan apakah mereka lulus atau tidak emisinya, kalau lulus dipersilahkan jalan, tapi kalau misalnya dengan kita kasih stiker di jalan, itu artinya masih dalam tahap edukasi, tapi kalau dia tidak lulus dia akan mendapatkan surat tilang, tapi tilangnya masih tilang simpatik. Bahwa mereka harus melaksanakan uji emisi dan sebagainya.

**P** : Dulu saya pernah dapat informasi ya Bu, kalau ada rencana uji emisi itu akan dijadikan sebagai persyaratan dalam memperoleh dan memperpanjang STNK? Jadi ketika saya akan memperpanjang STNK saya, saya harus mendapatkan sertifikasi kalau saya sudah lulus uji emisi.

**N :** Ya, itu sedang dalam proses pembahasan menuju ke arah sana, karena memang penyampaian apa namanya, informasi itu kan harus detil ya, itu yang kita agak susah. Ada Dipenda, lalu Polda, lalu kita sendiri punya database sendiri untuk uji emisi itu yang masih dalam proses pembahasan. Ke depan memang arahnya akan ke sana. Jadi setiap perpanjangan STNK harus sudah memiliki persyaratan lulus uji emisi. Sampai sekarang pun sudah wajib sebenarnya, Cuma penegakan hukumnya yang belum. Jadi sepertinya orang tidak merasa wajib gitu.

**P :** Lalu untuk uji emisi ini Bu, kendalanya seperti apa ya?

**N :** Emm, kendalanya sebenarnya pada berbagai pihak, kalau dari masyarakat sendiri saya rasa belum adanya kesadaran bahwa mereka harus uji emisi terhadap kendaraannya, kalau dari pihak kita memang kita belum melaksanakan penegakan hukum. Jadi kalau masyarakat Indonesia memang harus ada penegakan dulu, di *law enforcement* dulu baru rasanya mereka mau berbondong-bondong untuk melaksanakan. Tidak berdasarkan kesadaran sendiri, banyak yang melakukan uji emisi kemudian saat kita melakukan penegakan hukum kita sudah lebih enak, ternyata enggak ya. Saya pikir ya di dua-duanya itu lah kendalanya.

**P :** Kalau sosialisasi yang diberikan dari pihak BPLHD sendiri bagaimana Bu, apakah sudah cukup?

**N :** Ya, kalau sosialisasi, saya pikir kalau dibilang cukup juga masih relatif, dalam artian yang sudah kita lakukan ada, kita sudah melakukan uji emisi di berbagai kawasan seperti di mall, di sekolah, di tempat ibadah, di perkantoran, di industri dan semuanya itu sudah, lalu uji petik itu juga sudah kita lakukan. Dan sudah banya *leaflet*, kemudian ada konferensi pers, ada spanduk-spanduk, radio, tapi kita memang tidak melihat, ee..harusnya ada output yang diuji saat pelaksanaannya gitu ya, tapi outputnya itu kalau ternyata jika tidak terlalu mengena di masyarakat ya saya pikir ya harusnya dari kedua belah pihak ya. Masyarakat sendiri seharusnya semakin sadar gitu kalau kita sudah melakukan banyak sosialisasi berarti ini adalah hal yang sangat wajib dilaksanakan.

**P :** Kalau untuk fasilitasnya Bu, uji emisi kan memerlukan suatu alat khusus ya Bu seperti alat ujinya yang di bengkel-bengkel itu, apakah sudah representatif untuk mewakili atau menampung seluruh jumlah kendaraan yang akan di uji emisi?

**N :** Bengkel yang ada yang untuk uji emisi itu, memang ada yang bengkel umum dalam arti bengkel untuk semua kendaraan bisa masuk ke bengkel tersebut, tapi juga ada bengkel yang dibawah ATPM, jadi berdasarkan per merek-merek tertentu. Saya rasa tentang penyediaan bengkel yang ada sudah cukup untuk kita maju ke arah penegakan hukum, karena memang berdasarkan perhitungan minimal seharusnya ada 300 bengkel yang kita sediakan di DKI Jakarta tapi memang sekarang baru ada 216 bengkel, untuk tahun ini kita sudah melakukan penilaian terhadap bengkel-bengkel tapi memang hasilnya belum ya, kita juga belum tahu berapa yang akan lulus.

**P** : Kalau KIR itu sekarang pelaksanaannya gimana Bu?

**N** : KIR tetap berjalan dengan mekanisme yang ada di PKB kendaraan bermotor untuk angkutan barang dan angkutan umum, itu dibawah koordinasi Dinas Perhubungan, kalau BPLHD lebih ke arah kendaraan pribadi. Pembedanya hanya pada saat pelaksanaan, pengawasan dan pembinaan uji emisi, tapi pada saat penegakan hukum itu berlaku untuk semua kendaraan. Penegakan hukum itu kalau distop kendaraan pribadi, angkutan umum juga distop gitu.

**P** : Kalau saya menyimpulkan dari pernyataan-pernyataan Ibu, berarti Pemerintah saat ini untuk uji emisi sebagai regulator sekaligus sebagai operator dong Bu?

**N** : Untuk saat ini kalau, untuk kendaraan pribadi kita mau mengarah ke Pemerintah hanya sebagai regulator dan hanya pengawasan, jadi pembuat regulasi dan kita hanya mengawasi, sedangkan operatornya sendiri itu ada di bengkel. Karena kita sudah mau melaksanakan sistem yang bernama sistem bengkel mandiri, jadi bengkel itu menjadi bengkel pelaksana uji emisi secara mandiri, kemudian melaksanakan uji emisi, dan tetap melaporkannya ke kita karena kita sebagai pengawas.

**P** : Selain uji emisi, apakah ada kebijakan lain Bu untuk mengatasi pencemaran udara ini?

**N** : Kalau yang terkait dengan sumber bergerak selain uji emisi dan perawatan kita juga ada kegiatan BBG, jadi penggunaan bahan bakar gas untuk angkutan umum dan angkutan operasional pemerintah. Itupun sekarang sudah mulai sedang dibahas ya, dalam artian untuk kendaraan angkutan umum untuk Busway sudah menggunakan BBG, tapi untuk kendaraan lainnya kita sedang membahas bagaimana teknis pelaksanaannya, seperti itu, sedang dalam pembahasan.

**P** : Kalau *Car free day* sendiri Bu itu dari BPLHD ya Bu?

**N** : Nah, kalau *Car free day* itu merupakan upaya pemulihan, kalau tadi pengendalian yah, kalau sekarang *Car free day* itu merupakan upaya pemulihan mutu udara. Jadi kita mau melihat bagaimana suatu kawasan itu memulihkan kualitas udaranya paling tidak satu hari dalam satu bulan, karena memang amanat yang ada di Perda No. 2/2005 itu memang minimal satu kali dalam satu bulan kita melaksanakan hari bebas kendaraan bermotor, itu sudah kita laksanakan dari tahun 2007 sampai sekarang sudah 18 kali ya, jadi untuk tahun 2008 ini hampir tiap bulan kita laksanakan di Sudirman-Thamrin.

**P** : Hanya Sudirman-Thamrin?

**N** : Tidak hanya Sudirman-Thamrin, tapi juga di wilayah lain, seperti di jalan Letjend Suprpto untuk Jakpus, jalan Pramuka untuk Jaktim, Rasuna Said untuk Jaksel. Dan nanti di kawasan Kota Tua untuk Jakarta Barat. Yang masih ditetapkan sekarang di hari Minggu, karena kita tidak bisa menetapkan di hari

kerja ya karena itu nanti akan banyak mempersulit, jadi untuk di awal-awal ini kita masih coba diterapkan di hari minggu, dengan lama waktu penutupan 8 jam. Dari jam 6 pagi sampai jam 2 siang.

**P** : Untuk ke depan mungkin Bu, apakah ada perubahan hari selain hari Minggu?

**N** : Ee...untuk tahun 2009 ini rencananya tetep, setiap hari Minggu selama 8 jam, dari jam 6 pagi sampai 2 siang, ee...untuk Sudirman-Thamrin tetap 12 kali di minggu terakhir per bulan, dan untuk wilayah lain masing-masing lokaasi setahun 2 kali. Jadi total untuk tahun 2009 ada 22 kali pelaksanaan bebas kendaraan bermotor. Kalau yang di wilayah akan dilaksanakan di minggu kedua.

**P** : Kalau menurut Ibu apakah dengan program *Car free day* tersebut dapat mengurangi pencemaran udara sumber bergerak?

**N** : Iya, kalau berdasarkan pengukuran yang kita lakukan itu kita lihat penurunan pencemarannya lumayan bagus ya, jadi nanti sampai 70% dari parameter. Misalnya CO 40%, kalau yang 60%an itu NO dan PMT. Secara kualitas tidak juga kan, karena kualitas dihitung dari kuantitasnya dulu, kualitas harinya seperti apa, kalau misalnya dia masuk dalam kategori masih dalam ambang berarti kan masuk kategori baik ya, ya itu yang kita jumlahkan gitu. Jadi lebih ke arah sana ya.

**P** : Kalau Ruang Terbuka Hijau itu dari BPLHD Bu ya?

**N** : RTH memang termasuk salah satu upaya pemulihan namun kita bukan di BPLHD, tapi di Dinas Pertamanan, Dinas Pertanian. Mereka yang menangani RTH. Jadi kita disini mengkoordinasikan, pertamanan apakah sudah semakin memperluas atau tidak, lebih ke arah sana.

**P** : Kalau menurut Ibu apakah RTH efektif mengatasi pencemaran udara?

**N** : Sebetulnya kalau pribadi, iya, semakin banyak jumlah tanaman, apalagi kalau tanamannya yang spesifik terhadap polutan. Dia pasti akan banyak mengurangi pencemaran yang ada kalau saya seperti itu. Masalahnya di DKI Jakarta itu terkaitnya dengan lahan, sempitnya lahan ya, jadi sampai saat ini ruang pemakaman umum juga kita bilang ruang terbuka hijau ya, karena untuk saat ini, kita bisa jadikan sebagai RTH. Karena di DKI agak sulit mencari lahan yang luas. Taman kota termasuk dalam RTH, tapi memang kaitannya dengan tanaman penyerap sebetulnya bisa juga di sepanjang jalan itu, bisa dengan pot-pot tapi dengan jenis tanaman yang dapat menyerap polutan juga.

**P** : Selain kebijakan-kebijakan yang Ibu sampaikan tadi, apakah masih ada kebijakan selain itu Bu?

**N** : Kalau dari kendaraan, ee...kayaknya dari itu ya, terus ada lagi dari sumber tidak bergerak dari industri, kalau dari industri ada namanya kita Program Udara Bersih, kita kaitkan ketaatan industri terhadap emisi cerobongnya, jadi mereka melakukan surat pernyataan bahwa mereka akan melakukan hal yang terkait

dengan pengelolaan lingkungan salah satunya dengan udara, itu yang kita coba lakukan kita awasi, setiap 6 bulan mereka akan memberikan laporannya ke kita, bagaimana kondisi cerobongnya, tetapi kalau mereka tidak ya akan kita beri teguran dan sebagainya. Terus kalau dari polusi yang dari dalam ruangan, kita ada kegiatan yang dinamakan kawasan dilarang merokok, itu ada 7 kawasan, tempat umum dan tempat kerja, memang sebagai kawasan terbatas, masih diperbolehkan merokok pada tempatnya, jadi harus menyediakan tempat. Dan 5 kawasan lainnya merupakan kawasan total, jadi sama sekali orang tidak boleh merokok. 5 kawasan itu, tempat pelayanan kesehatan, tempat belajar mengajar, tempat ibadah, angkutan umum, dan tempat bermain anak.

**P** : Kalau Perda 2/2005 yang saya tahu kan turunan Pergubnya kan baru untuk larangan merokok Bu ya?

**N** : Belum ada? Berarti belum tahu, hehehe.. ada Pergub 75 tahun 2005 untuk KDM, Pergub 92/2007 untuk uji emisi dan perawatan kendaraan bermotor, Pergub 141/2007 untuk BBG, untuk KUDR sendiri kita punya Pergub 54/2008, dan di bawah turunan itu kita juga punya banyak Kepka Keputusan Kepala yang lebih ke arah teknis dan petunjuk pelaksana ya.

**P** : Untuk pengimplementasiannya bagaimana Bu?

**N** : Sampai saat ini aturan yang ada semua sudah kita coba lakukan, seperti untuk uji emisi itu sudah berjalan ya, dan sekarang BBG dalam tahap pembahasan, mengarah ke implementasinya, kemudian untuk KDM juga. Saat ini kita sedang melakukan aksi simpatik di 5 wilayah, masing-masing di 7 kawasan, yang sekarang lagi konferensi pers, terus untuk baku mutu KUDR nya untuk lapangan parkir basement, masih dalam tahap pemantauan, jadi kita hanya memantau belum pada kita harus melakukan apa itu belum yah.

**P** : Kalau saat ini uji emisi lebih ke arah mobil Bu ya? Kalau sepeda motor apakah nanti akan diberlakukan hal yang sama atau gimana?

**N** : Kita akan lakukan hal yang sama, jadi tahun ini kita sedang membuat mekanismenya, kalau berdasarkan Pergub 92 seharusnya di 2009 sudah kita mulai. Tapi tidak serta merta kita bisa lakukan seperti itu, tapi taraf untuk ke arah sana sudah kita mulai sejak tahun 2008 ini. Mekanismenya mungkin sama ya untuk mobil, lebih detailnya hampir sama, nanti kita akan membuat bengkel pelaksana uji emisi kendaraan bermotor dengan bengkel yang tersertifikasi dengan teknisi yang tersertifikasi juga. Sebetulnya pelaksanaannya hampir sama, setiap pengendara motor wajib uji emisi, setiap 6 bulan sekali itu harus juga sama, kemudian juga akan dipasangkan stiker, mereka juga harus menguji dan merawat, kan memang motor jumlahnya lebih banyak ya, karakteristik pemiliknya juga lebih beragam, terus bengkel yang akan jadi pelaksanaannya juga akan lebih beragam dan banyak. Bengkel motor yang terdaftar maupun yang tidak terdaftar pun sangat banyak, itu yang menjadi lebih kompleks dari yang mobil.

**P** : Kalau saya boleh mengutip opini dari teman dari Walhi Jakarta Bu, uji emisi dianggap salah prosedur karena Pemerintah dobel peran, sebagai regulator iya, sebagai operator juga iya, seharusnya, lebih efektif kalau pemerintah hanya sebagai regulator dan ada pengawasan lain di luar regulator itu, lalu operator dari pabrikan sendiri, ATPM. Takutnya kalau tidak seperti itu sertifikasi lulus emisi bisa diperjual belikan bu, kalau di produsen atau ATPM kan itu menyangkut *brands* bu ya, jadi kalau misalnya terdapat kesalahan dalam pengujian, ya akan *brands* tersebut yang kena, jadi produsen sebagai operator betul-betul konsen dan kemungkinan kecil sertifikasi itu akan diperjualbelikan nanti. Menurut Ibu?

**N** : Kalau menurut saya ada hal yang saya setuju juga ada yang tidak, dalam artian saya setuju bahwa betul seharusnya pemerintah berada dalam posisi regulator dan pengawasan saja, dan memang ada pengawas yang akan ada yang mengawasi gimana kinerja pemerintah. Tapi untuk yang selama ini sudah terjadi, seperti yang saya sampaikan untuk kendaraan seperti mobil kan kita sudah mengarah ke SPM ya, karena suatu program tidak bisa langsung kita harapkan dapat berjalan, tanpa masyarakat kita inisiasi dulu, ini yang kita coba lakukan di kendaraan, bengkel mobil ya, kita bantu kita sertifikasi, kita yang sertifikasi. Tapi kalau ketakutan dari Walhi itu saya rasa tidak pada tempatnya gitu karena sampai saat ini, mungkin boleh dilihat bagaimana pelaksanaan kita melakukan sertifikasi terhadap teknisi maupun terhadap bengkel, sangat selektif dan yang kita lakukan benar-benar profesional, tidak ada yang namanya diperjualbelikan kalau sertifikasi gitu, itu yang saya tidak setuju dari Walhi ya.

**P** : Yang diperjualbelikan itu stiker tanda lulus uji Bu?

**N** : Kalau itu ya dari bengkelnya ya, bengkel yang sudah disertifikasi itu akan kita awasi, jadi yang kita lakukan di pelatihan..., kita ada pelatihan teknisi, teknisi itu tidak saja kita latih teknis pengujian emisi, harus tahu teknis kendaraan juga, teknis alat juga, dan satu lagi adalah perilaku, perilaku itu kita ada *form* wawancara dan itu kita nilai gitu, nah ya itu takutnya seperti itu. Si teknisi bisa memperjualbelikan, ah udahlah dilulusin ajalah! Nah yang seperti itu, ada beberapa macam teslah yang telah dilakukan, salah satunya perilaku, kita berharap itu tidak dilakukan, jadi itu sudah kita antisipasi dengan tes dan pelatihan yang kita lakukan, yang diharapkan perilaku teknisi ya tidak seperti itu.

**P** : Kalau misalnya dari ATPM atau otorisasi dari bengkel yang mereka tunjuk saja Bu untuk melakukan itu? Itu kan pencitraan *brands* Bu ya, kalau misalnya mereka salah atau curang pasti akan berpengaruh pada *image* di masyarakat, sehingga mereka akan sebaik mungkin pasti.

**N** : Itu kan hanya teknisnya saja, siapa yang akan melaksanakan, kita sekarang sudah melaksanakan Sistem Pembiayaan Mandiri (SPM), itu bisa saja dilaksanakan, tetapi aturan atau modul yang akan kita sampaikan ke teknisi harus sesuai dengan juknis yang kita buat kan. Saya percaya kalau ATPM pasti dapat membuat teknisnya dari segi pelatihannya itu, dari segi alat, kendaraan, itu pasti mereka lebih tahu dan perkembangan pasti mereka tahu lebih dulu. Tapi dari segi lingkungan, dari segi konteks di jalan, bagaimana lalulintas, itu mereka harus ada

campur tangan kita gitu, jadi makanya, sebetulnya kemarin sudah kita coba untuk kita bekerjasama tapi tetep apa...tidak bisa mereka sendiri meyakinkan bahwa teknisi saya sudah jago dalam ini, ini, ini...tetep mereka harus melewati dalam tahap pengujian, karena bukan hanya itu yang kita uji, ada di luar itu yang kita uji adalah teknis peralatan perbengkelan, kendaraan dll, ada tentang lingkungan, ada tentang lalu lintas, itu yang tidak bisa serta merta seperti itu gitu, harus dalam konteks aturan yang ada.

**P** : Kalau menurut Ibu, uji emisi apa sudah signifikan dalam mengurangi pencemaran udara? Jika dibandingkan dengan kebijakan yang lain?

**N** : Sebetulnya tidak bisa diukur masing-masing ya, karena program ini berjalan bersama serentak, BBG berjalan dengan angkutan umum yang menggunakan Busway, uji emisi dengan PKB nya, kemudian ada HBKB semua itu mendukung untuk terciptanya kualitas udara yang lebih baik, tidak bisa ini lebih tinggi daripada ini, karena semua saling menunjang.

**P** : Kalau dari sisi sarana dan prasarana Bu, seperti alat uji lalu alat monitor pencemaran (AQMS) bagaimana Bu?

**N** : AQMS itu sampai saat ini Pemda DKI belum punya, yang kita punya hanya, ee..alat pemantau kualitas udara manual. Tidak langsung kita dapatkan hasilnya, yang otomatis kepemilikan itu masih punya pusat, KLH tapi memang operasional pengukuran dan sebagainya diserahkan ke kita, ada 5 buah alat untuk di Jakarta, dan masih kurang idealnya ya mungkin 25 alat yang ada. Karena jangkauan dari alat itu ya tergantung ya kalau otomatis mencakup sekian meter persegi, yang manual kan hanya berapa gitu.

**P** : Menurut Ibu, kebijakan dari BPLHD ini sudah cukup untuk mengatasi pencemaran udara Bu? Apakah ada terobosan-terobosan terbaru mungkin ke depan?

**N** : Apa yah, yang sudah dilaksanakan sebetulnya, kayak uji emisi dan perawatan itu sangat bagus, apabila ini disambut seluruh masyarakat jadi masyarakat yang punya kendaraan uji emisi, saya kasih tahu, baru sekitar 5% kendaraan yang telah melakukan uji emisi.

**P** : Kok baru 5% Bu? Kendalanya di mana ya? Apakah masyarakat kurang informasi?

**N** : Saya waktu itu pernah bikin kuesioner pas waktu ada uji petik di jalan, apakah anda tahu kewajiban uji emisi? Mereka tahu gitu ya, tapi setelah itu kenapa tidak melaksanakan? Belum dipaksa, ga ada hukumnya kok. Padahal sebetulnya, yang namanya uji emisi kan bukannya kepentingan orang lain yah, tapi kepentingan sendiri, dalam artian kalo kita melakukan uji emisi kita merawat kendaraan bermotor dengan rutin maka pertama yang didapat adalah kendaraan kita akan baik kemudian kalau dari segi bahan bakar akan irit, kita tidak ikut mencemari belakang kita, saya setuju kalau knalpot ditaruh didepan aja, biar mereka sadar

gitu, hehehe...jadi saya melihat orang akan melakukan sesuatu kalau bermanfaat bagi dirinya sendiri. Dia tidak memikirkan orang lain. Makanya sebetulnya keuntungan dari uji emisi banyak sekali gitu apalagi kalau kendaraan terawat kan orang yang di pinggir jalan, polisi, orang yang dibelakang kendaraannya, pasti tidak akan tercemari kalau kendaraan dia bagus.

**P** : Apa mungkin di pemikiran mereka uji emisi hanya akan menambah *high cost* aja Bu?

**N** : Ee..kendaraan yang dirawat rutin sebetulnya bahan bakarnya akan lebih irit, yang kedua misalnya dia punya *track record* yang bagus, misalnya dia mau jual kendaraan, orang yang mau beli, oh ya ini kendaraan rapi, bersih, terawat. Harga jualnya bisa lebih tinggi. Kalau dibilang *high cost*, kalau memang kita butuh sesuatu yang bagus memang harus ada pengorbanan lebih gitu. *High cost* tapi akan mendapatkan yang lebih gitu.

**P** : Bagaimana pendapat Ibu mengenai pengenaan pajak atas emisi kendaraan bermotor, menurut Ibu apakah nanti bisa diadopsi di DKI atau bagaimana? Ketika kita akan memperpanjang atau membuat STNK, kita harus lulus uji emisi terlebih dahulu, lalu ketika kita ternyata setelah diuji kendaraan kita mengeluarkan emisi maka dikenakan pajak atau pungutan sekian persen dari tingkat emisi tersebut, dan hasil dari penerimaannya nantinya akan didedikasikan ke program-program lingkungan misalnya.

**N** : Setuju, setuju, itu kan kayak *pay polluter* yah, memang seharusnya sih siapa yang mencemari dia yang membayar, gitu ya, nanti mengarah kesana, tapi untuk tahap awal saat ini dengan tidak dipermudahnya STNK, itu sudah merugikan dia lho, nanti akan ke sana nanti kalau tidak bisa memperpanjang STNK ada tambahan pajak lagi kalau dia ini ya sebetulnya ada tahapan selanjutnya. Karena untuk saat ini untuk tahapan sampai perpanjangan STNK saja itu sudah panjang sekali, tapi ya coba aja dianalisa, diteliti, siapa tahu nanti hasilnya akan kita terapkan.

**P** : Kalau menurut Ibu justifikasi atau kontra justifikasi pengenaan pajak atas emiter udara apa Bu?

**N** : Itu kan tidak hanya.., parameter yang keluar dari kendaraan kan CO dan HC, kalau yang dari diesel itu baru pada operasi kita, jadi pada berapa tebal asap keluar dari kendaraan, bisa dari kedua parameter untuk menentukan *tax* nya tadi ya, tapi kalau dikaitkan dengan pajak kendaraan, seharusnya tiap rumah yang memiliki kendaraan pajaknya bisa juga, berarti dia menghasilkan CO lebih banyak, kalau pertama A atas nama si A, mobil kedua atas nama si A lagi maka harusnya itu akan berapa kalinya gitu.

**P** : Tapi sekarang pemajakan atas objek pajak di DKI Jakarta ini lebih berorientasi budgetair Bu.

**N** : Ya, belum spesifik. Dari mana dikembalikan ke mana gitu ya.

**P** : Kalau pajak ini nanti Bu, akan diarahkan pada tujuan yang spesifik untuk tujuan pengelolaan lingkungan / *earmarked* ke lingkungan. Mungkin pembangunan taman, fasilitas kesehatan, dll.

**N** : Ya harusnya seperti itu memang, itung-itungannya juga agak susah ya, kemudian jika dikaitkan dengan berapa dampaknya terhadap kesehatan, masih ada kaitannya ya antara emisi yang dikeluarkan dengan dampaknya. Ada ambang batas berupa %.

**P** : Kesimpulan Ibu dengan pajak atas emisi *carbon* yang saya utarakan tadi Bu, menurut Ibu pribadi bagaimana? Apakah layak diterapkan di DKI Jakarta?

**N** : Pada intinya sebetulnya bagus yah, tapi tetep itu harus disampaikan ke masyarakat bahwa memang sebetulnya mereka tahu memang, kenapa mereka membayar lebih besar di bengkel ini, kalau lulus kan misalnya mereka bayar misalnya cuma 10 gitu kan, kalau tidak lulus mereka membayar 40 misalnya, nah kenapa mereka harus membayar lebih besar, intinya itu, pertama, setuju dengan itu, tetapi tetap setingannya harus dibuat sedetail mungkin ya, agar masyarakat tidak merasa...masyarakat sekarang kan pinter-pinter, mereka ga mau gitu dibodohi seperti itu. Ada hal yang berbeda sedikit saja, dari satu hal pasti mereka tanyakan dan bisa menjadi bom buat diri sendiri gitu kalau tidak jelas dan tidak detil. Kemana mereka membayar? Lalu si bengkel harus membayar kemana? Jadi itu sudah harus sudah jelas, apakah jangan-jangan tujuannya hanya untuk budgetair lagi gitu, tujuannya harus lebih lagi ke pemulihan udara, dsb. Ya termasuk sosialisasinya. Kemudian teknis pelaksanaannya juga harus detail dan jelas ya, kayak Dipenda lho kenapa bayarnya ke bengkel kenapa ga langsung ke Dipenda gitu, atau ke Samsat gitu. Berarti kan ada pajak yang harus mereka bayar sebelumnya, berarti ada pajak diluar pajak kendaraan. Padahal ya itu kendaraan-kendaraan juga, lho kok ini ada dobel pembayaran, gitu yah...

**Verbatim IV**  
**Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO)**

**Pewawancara** : Dwi Wahyu. K  
**Narasumber** : Bapak Noegarjito  
**Jabatan** : Pakar Otomotif & Sekretariat Gaikindo  
**Tempat** : GAIKINDO, Jl. HOS Cokroaminoto, Jakarta Pusat  
**Tanggal** : 20 November 2008  
**Pukul** : 15.30 – 18.30 WIB

**N** : Indonesia itu tidak merancang bangun atau mendesain, tapi kalau membuat itu iya, Indonesia itu tidak mendesain *engine*, tapi membuat *engine*. U pake kendaraan apa?

**P** : Motor Vega R Pak, Yamaha..

**N** : Nah, motor kamu itu buatan Indonesia, *engin*nya buatan Indonesia, tapi tidak untuk desainnya. Nah, nanti tanya temen-temen artinya mendesain itu apa? Atau gini aja, mendesain itu...baju aja biar gambang, U mau nganten, terus mau mesen baju sama desainer Adji Notonegoro, dia mendesain dia, dia liat U punya gambar, potongan, diukur-ukur, hingga *fix* betul, nah itu mendesain. Nah, nanti ada modifikasi-modifikasi, karena ukuran untuk U dan saya tidak sama, disesuaikan gitu lah. Nah, dari desainer itu kan dikasih ke tukang jahit, kalau di mesin ya tidak sesederhana itu, ada proses perkerajaan namanya proses *engineering*, kita tidak mendesain *engine*, jadi *engine* didesain di Jepang, di Eropa, di Amerika, di Australia itu kalau Ford, tapi kita membuat *engine*, jadi dari desain ini kita membuat bloknya, ini, ini, ini lalu merakitnya. Bukan *assembling*, tapi membuat, ya tidak semua, ada bagian tertentu yang tidak dibuat di Indonesia, karena tidak ekonomis kalau dibuat di sini. Karena *unit cost*nya tinggi untuk produksi hanya beberapa unit saja, kayak U mau nganten, pesen satu baju ke desainer, pasti lebih mahal, tapi kalau beli di toko paling berapa, karena diproduksi ribuan untuk model yang sama. Karena kita tidak mendesain mesin, jadi ini kan *given*, kaya motor U kan Jepang, kan mengikuti aturan Jepang, kalau emisi ada euro 1,2,3,4, terutama untuk ukuran belerangnya, nah walaupun *engin*nya Euro3 tapi *garbage in garbage out*, fuel U kan Pertamina, jadi ya ngepul, ngepulnya karena *fuel* yang jelek, MPV nya tinggi, jadi cepet menguap gitu. Borosnya karena *fuel*nya premium, gini kalau di tulisan U kan pencemaran udara tinggi, hari baik cuma segini, segini, dsb, tapi ya tidak bisa disalahkan ke mesinnya, mesin yang dibuat disini dan di sana (di luar negeri-red) sama, yang ga benar itu BBM nya, tapi kalau U ngisi Shell bener, misalnya Super yang oktan 92, sulfurnya 500, jadi kalau keluar emisinya sudah minimum euro2. jadi kalau U mau menerapkan *tax CO* ya kan, kalau *CO* nya tinggi *tax* nya tinggi, ujinya di pabrik. Ok kalau diuji di Pabrik, dan *fuel requirement*nya dipenuhi, ya pasti lulus, ga akan ada *tax*, tapi kalau keluar di pabrik, isi sembarangan, apalagi yang dioplos, ya nggak lulus,

apalagi sulfurnya tinggi, pembakaran ga sempurna, ya ga bakal lulus. Sebetulnya mobil-mobil di Indonesia, menurut anggota Gaikindo harus diisi *fuel* yang oktan 90. Jangan mengatakan oktan tinggi polutan tinggi, masalahnya komponen yang ada disitu, misalnya gini walaupun *spec*nya bagus tapi kalau *fuel*nya cepet menguap ya pasti emisi, komponennya kan C,H,O. Kalau *spec* untuk *engine* dan *fuel* itu sudah ada standar internasionalnya, kalau *engine* begini, *fuel* begini. *Engine* itu kan didesain di *manufacture*, ini kan *In* (menjelaskan di *whiteboard-red*), kalau *in* nya Euro2 ya *Out*nya Euro2, semua mobil Eropa itu sudah Euro4, tapi kalau U isi premium ya nggak keluar, Euro2 aja nggak. U impor mobil dari Inggris, U isi pake Pertamina, yang buatnya ga karuan, ya nggak keluar. U misal isi diesel yang Rp. 5.500 (solar-red) ya bisa-bisa mogok, karena diisi *fuel* yang *spec* 2 aja nggak. U kan mau mengenakan *Carbon tax* ya, gini gini, kalau mobil keluar pabrik kan kena PPN 10%, PPnBM 20%, BBNKB 10%, PKB 1,5%, nanti kan akan ditambah pajak CO, jadi mobil keluar pabrik, ada pajak baru lagi, nah nanti orang akan milih mobil baru yang tidak ada emisinya, kalau memenuhi euro2, kalau melewati ambang euro2 dari KLH ya kena *tax*.

**P** : Iya Pak, nanti akan seperti itu...

**N** : Jadi ya kalau *in* nya sampah, *out* nya juga sampah. *Garbage in, garbage out*..jadi kalau mau di *tax*, *fuel*nya dibenerin dulu. Orang kaya aja yang pake Fortuner ma Jeep mewah itu dia ngisinya bukan *Petra Dex* tapi solar yang Rp 5.500, coba kalau dia ngisi *Petra Dex*, pasti ga ada emisi, jadi yang paling banyak pengaruhnya itu *fuel*, lalu *maintenance*, jadi jangan bilang kebanyakan mobil, ga ada di dunia tuh, polusi, jadi mobil dikurangi, jadi ga masuk akal, pejabat bilang gitu?? Seharusnya manajemen transportasi dong! Kalau *transport system*nya dibenahi, *fuel consumption* hemat 30%, itu yang ngomong ahli luar dari Inggris dan India, jangan sampai salah kebijakan...hehehe..U tau di Belanda yang sekecil itu, setiap 3 orang 1 kendaraan. Kok tidak ada kemacetan? Saya jarak 500 meter di daerah Menteng bisa setengah jam lho, itu kan ga bener. Bikin lah *transport system* yang bagus.

**P** : Kalau masalah di *fuel*nya Pak, apakah memang di Pertamina tidak tersedia kualifikasi *fuel* yang diminta dari pabrikan mobil Pak?

**N** : Tidak menyediakan, kalau mutunya diupgrade ke *full spec fuel* Euro2 ya *cost*nya tambah tinggi. Padahal kan Dipenda dapat 60% dari PKB lho kok jalan-jalan masih rusak, kan nggak benar gitu, kalau di Korea Pajak Mobil ya buat mobil. Pajak Pendidikan ya buat Pendidikan.

**P** : Apakah pengkonsumsian kendaraan dapat menimbulkan eksternalitas negatif Pak?

**N** : Saya rasa tidak, selama kita memakainya dalam keadaan normal, dalam arti ya harus memenuhi standar dan kaedah normal, semakin modern kan semakin banyak mobilisasi. Kecelakaan tidak akan terjadi kalau *dimaintain* dengan baik, *mentality drivernya* juga yang baik. Seperti uji emisi yang 6 bulanan itu, kalau ngujinya ga bener, ngujinya ditembak, SIM nya nembak, ya gimana? *Periodic*

*inspectionnya* juga harus yang bener, SIM *driver* yang bener, lalu satu lagi sosialisasi rambu-rambu lalulintas, itu yang penting. jadi faktor *externality* banyak sekali, ga hanya dari kendaraannya, gitu. Jadi *externality* itu ada 2, pertama dari dari segi kebijakan pemerintah, kedua dari dari pelaksanaannya. Tapi juga harus ada sosialisasi, lalu dari segi teknis ya dari *fuel* atau *spec* yang lain. Tapi yang dominan ya *tax* bukan alat, kalau ini di *tax*, saya buat supaya tidak di *tax* ya buat mobil yang bagus, orang bisnis itu fleksibel, kepentok disini, cari jalan yang lain, dan mobil standarnya kan internasional. Pake standar UN-ECE (United Nation *Economic Comitee for Erope*) Gaikindo mengusulkan supaya Departemen mengadopsi standar itu, supaya *regulation* yang dipake dari situ, misalnya *seat belt*, *noise*, dsb. Misalnya knalpot dari pabrikan bagus, lalu U beli knalpot yang dari luaran itu, kan harusnya ditangkep kayak gitu, tapi belum ada peraturannya. Jadi knalpot dari pabrik *desibelnya* pasti bagus, tapi ketika diganti ya gimana, kami mengusulkan untuk itu diatur, nanti mungkin 2 tahun lagi, ya buat sosialisasi dulu lah, jangan asal tangkap...jadi tidak hanya polusi, polusi kan salah satu saja. Industri merencanakan model baru, model baru ini harus dikirim 1 atau 2 untuk mendapatkan uji tipe, nah ini ada 11 uji termasuk uji emisi, kalau lulus semua baru boleh diproduksi. Setiap model baru harus lewati ini dulu baru boleh diproduksi.

**P** : Uji tipe itu di mana Pak?

**N** : Di Tambun (Bekasi-Red), punya Perhubungan Darat. Kalau mau diimpor ya sama, impor dua biji dimasukkan di Tambun lulus, baru boleh diimpor, tapi harus diimpor dua dulu untuk dites di Tambun, prosedurnya kayak gini. Uji emisi dalam rangka uji tipe sebenarnya sudah dilakukan, nah yang belum itu uji emisi secara berkala di tingkat konsumen. Sekarang yang baru ada buat plat kuning, ya uji emisi termasuk KIR itu, kalau yang plat hitam belum. Sebenarnya yang plat kuning pun kalo dia bener ya ga masalah, berhubung karena cincai-cincai begitu 100,200 ribu ya jadinya ngepul..untuk plat hitam ini belum ada aturannya, masih digodok, belum ada aturannya, karena ada perebutan antara Perhubungan dengan Kepolisian.

**P** : Saya sudah ke BPLHD Pak, katanya sudah ada uji emisi dan aturannya Pak, tapi uji emisi yang lebih kepada sukarela Pak.

**N** : Kalau BPLHD sebetulnya tidak punya kewenangan atas itu, kalau secara Undang-Undang ya di Perhubungan, BPLHD itu kayak KLH, hanya mengeluarkan standar, standar Euro2 itu kayak gini. Kalau di KLH memberikan kewenangan kepada Gubernur untuk menetapkan standar tersebut sendiri, kalau lebih ketat dari standar KLH boleh, tapi kalau lebih lunak tidak boleh. Itu pun BPLHD tidak boleh, ini saya ngomongnya dengan prosedur yang bener yang boleh Perhubungan.

**P** : Berarti Perhubungan Darat sebagai operator dong Pak?

**N** : Bukan operator, tapi sebagai pelaksana yang melaksanakan regulator dari pemerintah. Kalau regulatornya ya BPLHD. Tapi yang melaksanakan ya Dinas

Perhubungan, yang punya alat uji dan lab dia kok. Jangan dibalik-balik. Makanya uji emisi untuk STNK itu ndak jalan karena kepolisiannya ndak setuju, Dependanya ndak setuju.

**P** : Kalau penjualan kendaraan di Indonesia Pak? Trennya seperti apa?

**N** : Ada di buku itu semua, kayak di krismon itu turun drastis, dari 387 menjadi 58, kayak kenaikan harga BBM tahun 2005, dari 534 turun menjadi 319, nah gitu. Turunnya penjualan mobil tidak ada hubungannya dengan polusi, polusi itu hubungannya dengan tadi sosialisasi, sistem transportasi dll. Kalau polusi tuh gini, ada namanya *eco drivers*, dari asosiasi mana gitu sudah mentrade untuk menjadi *eco drivers*, *eco drivers* itu yang kalau disalip tidak marah-marah, tidak ngebut, konstan RPM, RPM yang paling bagus ya antara 2800-3000, *fuel consumption* juga irit, bagaimana dia harus konstan, dia ga boleh gigi 4 jalan pelan, pembakaran biar tetep bagus, nah itu ternyata *reduce cost*, karena gini kalo U *reduce cost* kalau U dari 100 turun jadi 90 yang 10 insentif buat U, tapi ya diajari caranya untuk bisa dapat *reduce cost* tersebut, itu baru *pilot project*.

**P** : Tapi apakah mungkin diterapkan di Jakarta Pak, kan macet..

**N** : Mungkin, gini kalau U di luar negeri U tidak boleh nyerong kiri kanan, kalau U dari jalur tengah misalnya, lalu nyerobot kiri, lalu di belakang ngerem walaupun sedikit tapi yang ngerem di belakangnya kan ngerem semua, ngerem, ngerem, ngerem, kan itu efek domino, nah itu yang pemborosan di sana, nah gitu kan harusnya diajari, sepeda motor lebih parah lagi, kalau kita bicara polusi, sepeda motor itu yang menambah polusi, bukan dari sepeda motornya tapi karena dia menyerobot kiri kanan, mobil ya ngegas ngerem ngegas ngerem, Jadi jumlah kendaraan mobil itu ada sekitar 1,6 juta, kalau 1 juta aja deh, 1 kendaraan 1 liter, berarti kan 1 juta liter pemborosan. Itu sangat boros dan sangat buruk itu kan jadi boros, karena pembakaran kan tidak sempurna, tapi *behavior* ini kan tidak pernah diluruskan, siapa yang harus meluruskan ini, ya perhubungan bisa, kepolisian bisa, tapi juga harus diberikan di sekolah, anak-anak SD, TK. Nah kalo di luar negeri yang uji berkala itu boleh bengkel, lalu dikasih stiker, tapi ga semua bengkel. Kalau ini yang nguji kan pemerintah, masak kita uji sendiri menghukum diri sendiri, ya harus diswastakan, di seluruh dunia itu diswastakan, di Indonesia aja yang begini. Kalau swasta pemerintah bisa memberikan pinalti. Kalau di luar uji berkalanya 1 tahun sekali. Kalau di luar negeri, misalnya ada kecelakaan, setelah diusut ternyata rem blong, ya bengkelnya yang bisa dimasukkan ke pengadilan. Kami udah ngusulin sebenarnya. Kalau di sini kan yang nguji orang lain (swasta-red) lalu yang neken Perhubungan kan sama aja, itu kan wewenang juga.

**P** : Kalau misalnya CO tax ini jadi diterapkan di Jakarta Pak, kira kira justifikasi atau kontra justifikasinya apa sih Pak?

**N** : Kalau CO tax, ya bagus tapi mau ditaruh di mana, di pabrikan ya pasti lulus..

**P** : Kalau di saat uji emisi untuk STNK misalnya Pak?

**N** : Nah kalau ada *fuel* yang bagus saya rasa tidak masalah. Tapi kalau *fuel*nya bagus saja masih ada masalah mungkin. Kaya angkot-angkot gitu masalah, dia yang mencemari udara banyak. Tapi kalau U taruh di pabrik, ya bagus, bersih, masalah nanti kotor ya konsumen itu, tapi kalau ditaruh di sana Pemerintah tidak mendapatkan apa-apa, kurang ke sasaran lah gitu, tapi masalahnya kan ada di Pertamina, kecuali premium dihilangkan jadi Pertamax atau Pertamax plus. U tau ga berapa SPBU yang di *own and operated by* Pertamina? Lima cuma.

**P** : Berarti kendalanya ada di *fuel* tadi itu ya Pak?

**N** : Iya, kendala utamanya. Satu di *fuel*, premium dan solar, lalu kedua di perawatan berkalanya, kan banyak kesalahan disana. Uji berkala yang plat merah tolong lah ditertibkan. Misalnya gini, uji emisi lalu setelah saya liat di *print out*nya, lho TL itu maksudnya apa mas? “Tidak lulus pak”, lho kok dapet??? Peraturan apa saja juga ya tidak akan pernah bisa kalau orangnya masih begitu, peralatan secanggih apa saja kalau masih ada masalah neken-neken manual ya percuma. Saat ini kan yang ngerjain swasta yang neken pemerintah. Jadi ya dimainkan, coba yang neken swasta, *print out* dari komputer kan murni tidak ada pembohongan. Dari peralatan uji hingga *print out* udah bagus lah ya, udah kayak di luar negeri, tapi manualnya itu yang neken bikin ga beres.

**P** : Yang neken itu dari Dinas Perhubungan Pak?

**N** : Iya dari Dinas Perhubungan, kalau itu bisa ditertibkan, ya kalau ada TL ya tidak lulus gitu lah. Kalau di Jerman, tempat uji dikelilingi bengkel-bengkel *spare part*. Jadi kalau tidak lulus bisa langsung diperbaiki masuk bengkel. Jadi bengkel hanya *merepair* saja. Jadi harus ada sosialisasi yang beneran, tidak di hotel mewah. Elite-elite kita itu egois, bicara di TV aja pakai istilah istilah yang orang aja nggak ngerti. Orang bicara pakai Bahasa Inggris, orang ya nggak tahu. Nah itu harus sosialisasi, sebenarnya CO *tax* itu bagus, sasarannya bagus, tapi faktornya akan banyak ,apakah CO *tax* itu efektif atau bagaimana mengefektifkan CO *tax*, apakah dikenakan di hulu di pabrikan ataukah dikenakan di hilir atau konsumen, atau di *showroom*, kalau di hilir ya harus buat peraturan. Pajak progresif nggak mungkin lah bisa dilaksanakan efektif. Saya hanya pengen ngajak mas Dwi ini, masak kita rusak terus sih, hehehe..malah bagus dulu waktu saya kecil..kita kan moslem ni, kayak di Arab kan bagus, tidak ada perbedaan, anak Raja salah ya dihukum, dipotong, harusnya disini seperti itu, hukum tidak dipertainkan, faktor *mentality* lah...kenapa anak anak muda di Singapore dan Malaysia tertib, karena dicambuk..mereka malu, akibatnya adek-adeknya kan jadi tertib. Kenapa disini kok tidak tertib? Lalulintas misalnya, itu kan pemborosan nasional, dan itu *externality* juga kan..

**Verbatim V**  
**Badan Kebijakan Fiskal Departemen Keuangan Republik Indonesia**

**Pewawancara** : Dwi Wahyu. K  
**Narasumber** : Bapak Gunawan Pribadi  
**Jabatan** : Kabid Perumusan Rekomendasi Kebijakan Pendapatan Negara  
**Tempat** : Badan Kebijakan Fiskal, Jl. DR. Wahidin , Jakarta Pusat  
**Tanggal** : 25 November 2008  
**Pukul** : 15.30 – 17.00 WIB

**P** : Dalam pembahasan RUU PDRD Pak, kelanjutan tentang Pajak lingkungan bagaimana Pak?

**N** : Masih dalam tahap pembahasan, tahun ini diupayakan untuk bisa gol, dari panja di DPR sudah berjanji, tahun ini akan disyahkan.

**P** : Kalau untuk latar belakangnya Pak, apakah motifnya Pak, apakah untuk *budgetair* atau *regulerend* Pak?

**N** : Kalau keseluruhan PDRD ya memang *combine* ya, kalau di PDRD kan memang banyak hal, kayak PBB, PBB di daerah kan, kalau PBB itu sudah pasti tidak ada *regulerendnya*, adanya ya untuk *mengcollect revenue*. Tapi kalau lingkungan ya lebih mengarah ke bagaimana mereguler itu lah mengatur lingkungan. Cuma di sini berkaitan dengan efektifnya pencemaran, UU PDRD nantinya itu cuma mengatur koridor legalnya, tidak sampai ke arah teknis, dampaknya bagaimana gitu, untuk mengaplikasikan UU menjadi Perda, kalau Perda kan di macam-macam daerah, lalu setiap daerah diamanahkan kalau di PDRD ada namanya RIA (*Regulatory Impact Assessment*), jadi tanggung jawabnya di masing-masing daerah gitu, buat *assessment* sendiri kira-kira *impactnya* gimana, lalu dibahas dengan DPRD baru jadi gitu, jadi di level UU PDRD sendiri nggak membahas itu.

**P** : Menurut Bapak apakah kebijakan fiskal dapat dijadikan alat untuk mengatasi eksternalitas negatif, misalnya dari transportasi darat seperti pencemaran udara?

**N** : Kalau fiskal di sini, *scopenya* lebih ke arah makro ya, lebih ke kelanjutan dan keberlangsungan dari *budget*, kebijakan fiskal itu kebijakan APBNnya gitu, masalah *revenue*nya, masalah *expenditure*nya, masalah moneternya, lebih ke arah makro nasional, mangabsorb tenaga kerja bagaimana gitu, kalau yang ke lingkungan kita belum pernah. Kalau itu ya di APBN nya, bagaimana APBN dapat menopang kepentingan nasional.

**P** : Pendapat Bapak mengenai *Carbon Tax*, jika diterapkan di Indonesia apakah memungkinkan Pak?

**N** : Memungkinkan saja, kalau pajak pusat dan pajak daerah yang menangani itu Dirjen Perimbangan Keuangan. Kayak *Carbon Tax* kan nanti diarahkan ke pajak daerah, apakah nanti ada komplain, sekarang kan ada pajak bahan bakar, ya nanti dilihat, objeknya sama nggak.

**P** : Kalau di Indonesia Pak, *earmarked tax* tidak ada lagi ya Pak?

**N** : Kalau itu memang tuntutan sistem APBN kita, kayak pajak atas ekspor itu sebetulnya keinginan masyarakat, masyarakat petani gitu ya pungutan ekspor CPO itu kan *regulerend* sebenarnya, agar CPO kita tidak diekspor keluar, soalnya kalau diekspor semua keluar, harga minyak disini nanti tinggi, ibu rumah tangga nagis kan gitu. Lalu ya ada pungutan ekspor, dan efektif, kalau mereka ekspor kena pungutan akhirnya *revenue* dia sama juga apabila dijual lebih murah di dalam negeri gitu, kalau ekspor lebih tinggi karena *policy* ekspor sementara di dalam negeri lebih mudah kan tujuannya begitu. Nah karena pungutan ekspor itu sistemnya harus pada *budget* gitu, sehingga dimasukkan ke *budget*. Kalau di pajak daerah seperti ini bisa, *revenue* untuk ini.

**P** : Kalau Pajak Rokok Pak, apakah itu juga untuk *budgetair*?

**N** : Kalau tentang cukai rokok gitu ya, apakah nanti diberikan kepada Departemen Kesehatan gitu kan? Nah yang itu diperlukan adanya langkah politis, sekarang belum memungkinkan gitu. teorinya seperti itu, tapi sistem budget kita belum memungkinkan.

**P** : Kalau *Carbon tax* ini dibuat untuk *regulerend* Pak?

**N** : *Regulerend* sih boleh gitu, tapi kalo misalnya hasil dari *Carbon Tax* itu untuk tujuan tertentu, nah itu yang jadi pertanyaan berikutnya gitu, lha mekanisme kita bisa nggak gitu, ya mekanisme APBN kita tidak memungkinkan, karena semua penerimaan itu dikumpulkan semua gitu, sementara pengeluaran telah dianggarkan masing-masing departemen.

**P** : Kalau pemerintah akan menetapkan pajak yang baru Pak, apa saja yang jadi pertimbangan pemerintah Pak?

**N** : Fungsi pajak kan dua itu aja yah, *budgetair* ama *regulerend*, cuma untuk menetapkan itu kan perlu UU makanya pajak daerah kan dibikinkan PDRD, kalau pajak pusat sudah selesai. Kalau pajak yang baru itu yang menetapkan bisa dari pemerintah, DPR bisa, kalau cukai rokok kan sudah ada gitu yang dirubah kan tarifnya, mau dinaikkan berapa gitu. Nah perubahan tarif itu yang harus ada pembahasan dengan DPR. Kalau misalnya ada kasus-kasus sosial, motor makin banyak di Jakarta, itu kalau kita mau *direregulerend* ya misalnya PPnBM nya ditinggikan aja itu bisa itu.

**P** : Kalau di setingan *Carbon Tax* saya ini kan Pak, atas emisi kendaraan bermotor yang mencemari lingkungan itu akan dikenakan pajak sekian persen Pak.

**N** : Berarti emisinya ada berat jenis ya, tinggal pembakaran dia sempurna apa nggak. Ya sebenarnya kurang fair juga sih, misalnya gini, motor saya emisinya tinggi, motor mas dwi baru emisinya kecil, tapi saya ke kantor seringnya pakai mobil temen bareng-bareng gitu, memang emisi tinggi tapi nggak pernah saya gunakan, berarti kan saya tidak pernah mengemisi, itu *de factonya*, karena saya mau memperpanjang STNK kan harus diuji. Berarti kan nggak *fair*. Kalau *Carbon tax* ini analisisnya banyak, harus dari segala sisi gitu, harus ada *fairness, equity...*

**P** : Menurut Bapak bagaimana Pak?

**N** : Kalau parameter untuk mengukur tingginya cuma dari asap satu itu ya nggak *fair* gitu kecuali kalau misalnya katakanlah emisi per menit berapa, nanti dilihat, speedometranya, yang dari *rate* dengan jalannya berapa kilo itu kan baru bisa diukur gitu dia telah mengemisi berapa, itu kalau mau *fairness* gitu, cuma kita hanya perlu dipotong kabelnya speedometranya nggak jalan, ya gimana, hehehe...

**P** : Kalau menurut Bapak justifikasi atau kontra justifikasi pengenaan *Carbon Tax* apa Pak?

**N** : Kalau saya itu ya lebih pada sensitifitasnya, sensitifitas harga kan terutama, katakanlah gini, contohnya itu rokok, rokok kan berbahaya, tapi dipasang berapa pun cukainya, yang namanya perokok itu nggak kapok. Ya inelastis gitu. Rokok terhadap pajak. Kalau kita bicara aspek makro ya, yang bagus itu moda transportasi massal. Tapi karena ini *Carbon tax* ya kita konsen ke *Carbon Tax* saja. Menurut saya apakah *Carbon Tax* ini dapat untuk mengatasi pencemaran udara, saya rasa masih jauh lah. Kayaknya inelastis itu. Orang cenderung untuk membeli motor saat ini, selama angkutan umum tidak dapat dipercaya gitu, walaupun metromini murah, namun masih murah motor gitu. Sudah lebih mahal, lebih, lama, lebih beresiko, ya orang milih angkutan sendiri-sendiri, dan yang terjangkau oleh semua lapisan masyarakat ya motor gitu.

**P** : Menurut Bapak apa yang menjadi kendala jika *Carbon Tax* ini diterapkan pak?

**N** : Kalau kendala menurut saya, nggak terlalu, paling pertama-tama ya ada yang protes, entah lewat lembaga konsumen, dewan tau yang lain. Tapi hal ini kalau pemerintah bersikukuh ya masyarakat akan nurut aja gitu.

**P** : Kalau untuk potensi penerimaan daerah atau negara Pak?

**N** : Ya kalau di Jakarta ya tinggi, makanya kalau lebih ke arah *regulerend* menurut saya kurang pas gitu. Kecuali kalau dari *budgetair*, tapi kalau dari *budgetair* sudah ga perlu gitu, Jakarta PADnya itu tinggi. Dia sudah bisa menghidupi dirinya sendiri. Seharusnya DKI itu sudah *surplus* gitu. Kalau untuk *budgetair* menurut saya sudah cukup itu, jadi ga perlu juga, kalau dari *regulerend* menurut saya tidak akan menyelesaikan masalah, karena inelastis. Kalau

pencemaran lingkungan paling tepat ya transportasi massal. Jadi yang nggak *fair* ya disitu, kita punya kendaraan tapi belum tentu dipakai terus, yang motor saya ini ya tidak pernah saya pakai. Emisi kan masalah pembakaran, sebenarnya kalau untuk *budgetair* ya ga usah alih-alih pakai *Carbon tax* gitu. Pokoknya harus uji emisi gitu, cuma ya untuk mentolerir *rate* nya itu to. Itu kan emisi totalnya gitu. Kalau emisi totalnya kan susah, berbeda dengan pabrik ya.

**P** : Kalau untuk subjek, objeknya apa Pak kira-kira?

**N** : Paling bagus kita komparatifkan itu saja (*Carbon tax* di luar negeri), kalau saya tidak bisa memberikan saran ya. Kalau negara sana sudah pakai ini, apakah bisa diaplikasikan di Indonesia apa nggak. Kita biasanya kalau pajak itu udah internasional ya, kalau kita ngomongin *income tax* ya semua orang tahu *income tax*, VAT gitu, semua orang akan sama gitu. Udah baku ya, ya nanti *Carbon tax* jangan bikin *Carbon tax* yang lain. Kalau misalnya pajak yang baru usulan itu biasanya datangnya dari pihak lain gitu, kalau *Carbon Tax* ya dari Pemda, kalau kita bisanya mengotak-atik ini nya kita apakan, *ratanya*..

**P** : Biasanya Pak *rate* itu ditambah atau dikurangi karena apa Pak?

**N** : Ya kita lihat sektor *real* gitu, sektor *real* gimana, kalau harga minyak goreng terlalu tinggi gitu, kalau harga tinggi kan inflasi, ya kita menjaga itu, menjaga ekonomi makronya agar stabil, kita kerjasama dengan BI, kalau BI kan moneterinya, kita fiskalnya. Kalau kebijakan fiskal itu apakah kita akan mengurangi *government spending*, atau harus mengurangi pajak. Itu aja bermain di dua hal.

**P** : Untuk kesimpulan Bapak mengenai *Carbon tax* Pak?

**N** : Karena ini sudah ditulis ya dilakukan saja gitu, pertama hipotesanya dulu deh, kalau hipotesanya gitu ya coba dilihat di lapangan betul apa tidak, lalu yang penting kan sarannya, kalau menurut saya itu ya kalau kita mengatakan *Carbon tax* ini layak, itu pemerintah harus mengatur, suatu sistem. Kita mengatur berbagai sistem itu pemerintah yang mengatur. Sistem yang dibuat penerimaan dari *Carbon tax* itu ya untuk keperluan ini, itu kalau pemerintah mau mengarahkan *Carbon tax* pada fungsi *regulerend*, tapi kalau *budgetair* sebetulnya masih banyak hal yang tidak harus menimbulkan kontradiktif gini, naikkan saja PKB selesai, kan gitu mas, kalau cuma *budgetair* seperti itu, naikkan itu orang tidak akan tahu gitu, gak usah diumumkan rame-rame gitu aja, dengan menaikkan itu menurut saya lebih *save* daripada membuat pajak baru gitu, kalau untuk *regulerend* ya kita bisa gitu, memang kita perlu agar masyarakat tidak mengemisi gitu, dulu kan sudah diharuskan harus lulus emisi gitu, tidak lulus baru kena. Hukum kita sebenarnya sudah baik ya, implementasinya yang kurang bagus. *Law enforcement*nya yang kurang. Perda merokok tahun 2005, anget sebentar dingin lagi, ini mau diangkat lagi. Kalau *regulerend* sebenarnya pakai mekanisme yang sudah ada bisa, PPnBm itu juga bisa mengurangi jumlah motor yang beredar. Mengurangi pertumbuhannya minimal. Tujuan PPnBm kan itu, untuk mengerem konsumsi.

**Verbatim VI**  
**Dr. Haula Rosdiana, M.Si**

**Pewawancara** : Dwi Wahyu. K  
**Narasumber** : DR. Haula Rosdiana, M.Si  
**Jabatan** : Dosen UI /Akademisi Perpajakan  
**Tempat** : FISIP UI  
**Tanggal** : 3 Februari 2009  
**Pukul** : 08.45 – 09.15 WIB

**P** : Menurut Ibu mengenai konsep *Earmarked Tax* dan *Pivogian Tax* seperti apa Bu?

**N** : Kalau yang namanya *Earmarked Tax* adalah pajak yang dipungut untuk pengeluaran tertentu yang sudah spesifik. Jadi memang, apa ya istilahnya desain untuk menentukan pengeluaran-pengeluaran apa yang boleh dibiayai dari penerimaan pajak ini itu bisa bermacam-macam, artinya gini ada berbagai pola dari *earmark* itu, jadi ada yang ketat jadi benar benar buat itu saja, misalnya untuk pajak penerangan jalan benar-bener untuk penerangan jalan atau berkaitan dengan yang berkaitan dengan penerangan jalan. Jadi misalnya untuk gaji pegawainya itu tidak boleh, nah tapi misalnya dari yang lebih longgar, jadi yang lebih *loose* lah, jadi yang lebih *loose* boleh diperkenankan tadi untuk gajinya, atau misalkan *school tax* itu kalau misalnya yang sangat *tight* ya tidak ada cerita buat bayar gaji guru, benar-bener katakanlah untuk mensubsidi atau apa namanya untuk mengembangkan sekolah negeri yang dibiayai oleh pajak dari sekolah tadi, jadi misalnya untuk pengadaan bukunya, sarana-sarana, jadi tergantung polanya apakah itu yang *tight* ataukah yang *loose*, itu yang *earmark*. *Pivogian tax* merupakan hal yang berbeda sebenarnya ya dengan *earmark*, jadi *pivogian tax* itu sebetulnya diintrodusir oleh Arthur Pigou, jadi konsepnya gini, untuk mengatasi masalah eksternalitas negatif, daripada pemerintah membuat ee..aturan dalam arti aturan dalam mengatasi itu dengan aturan-aturan larangan-larangan, misalnya hanya boleh memproduksi sekian sekian, itu malah menyebabkan *cost*, biaya yang dikeluarkan pemerintah, pemerintah harus bikin sarana dan prasarana untuk mengatasi tersebut, misalnya pabrik baja hanya boleh memproduksi sekian, itu kan artinya pemerintah harus ada inspeksi dan sebagainya gitu, dan cenderung tidak efektif, harus mengeluarkan duit pula tenaga, nah daripada itu lebih baik kenakan saja pajak, nah nanti pajak yang terkumpul bisa digunakan untuk mengatasi hal eksternalitas negatif, nah di situlah titik temu antara *pivogian tax* dan *earmark*, sebenarnya titik temunya adalah ketika konsepsi dari ekaternalitas negatif itu, kemudian diterapkan oleh pemerintah dengan kebijakan earmarking, maka disitulah titik temu antara *earmark* dengan *pivogian*.

**P** : Jadi pajaknya berupa *pivogian* dan pengalokasiannya berupa *earmark tax* ya Bu?

**N** : Iya bisa jadi, tapi ee..sebenarnya *pivogian tax* sendiri tidak secara khusus bilang *earmarking*, *earmarking* konsep yang lahir belakangan untuk menunjukkan bahwa harusnya ini *specificly* hanya untuk ini, atau berikutnya berkembang oke tidak *setight* itu gitu bisa juga sedikit longgar.

**P** : Kalau untuk pajak-pajak yang tergolong *earmark tax* di Indonesia Bu?

**N** : Di Indonesia mana ada pajak yang tergolong *earmarking*, di Indonesia itu apa ya? Namanya doang yang seolah-olah menjadi *earmarking*, tapi keyataannya kan tidak sepeti itu, jadi kalau dibidang pajak kendaraan bermotor, harusnya dipakai untuk yang berkaitan dengan kendaraan bermotor, nah sekarang itu dipakai buat apa? Kan dananya masuk itu apa namanya, APBD. APBD dikeluarin buat apa? Apa bener untuk ini? makanya kan tidak aneh kalau kemacetan ini kan terus, jalannya banyak yang rusak, padahal dengan penerimaan ini terutama di Jakarta, dengan penerimaan PKB sebegitu besar kalau itu diperuntukkan *earmarking*, jalan itu tidak ada yang bolong, seharusnya ya!

**P** : Menurut Ibu penggunaan kendaraan bermotor apakah dapat menimbulkan eksternalitas?

**N** : Iya, itu kan sudah pasti ya, tidak perlu diperdebatkan, pasti ada polusinya. Eksternalitas negatif kalau kendaraan bermotor, itu banyak, satu masalah polusi yang ditimbulkan, terus yang kedua adalah kan kendaraan ada macem-macem, ada yang bisa mempengaruhi tekanan ke jalan dan sebagainya, jadi mulai dari masalah polusi udara, kebisingan, polusi suara ya berarti, terus masalah tadi kontribusi dia ke kerusakan jalan.

**P** : Lalu yang disebut dengan eksternalitas sendiri apa Bu?

**N** : Eksternalitas itu kalau secara konsep kan gini, Ibu kasih contoh, orang tidak mengeluarkan apapun untuk hal tersebut, tapi orang menerima akibatnya, artinya apa? dia tidak mengeluarkan uang sepeserpun untuk rokok, tapi gara-gara dia tinggal di lingkungan yang perokok jadi dia jadi perokok pasif, dan dia terkena kanker, apakah dia pernah mengeluarkan uang sepeserpun untuk rokok? Tidak. Tapi apakah dia menanggung akibat dari hal tersebut untuk harus dia keluarkan? Iya. Sama seperti eksternalitas positif. Apakah kamu pernah menyumbang ke Thomas Alfa Edison saat dia meneliti untuk menemukan itu lampu? Nggak. Pemerintah kita apa pernah? Nggak. Tapi apakah kita bisa menikmati apa yang sudah ditemukan Thomas Alfa Edison? Ya, itu yang namanya eksternalitas. Jadi kita tidak pernah mengeluarkan uang sepeserpun tapi kita menerima dampak atau akibat dari eksternalitas tersebut entah positif atau negatif.

**P** : lalu bagaimana proses eksternalitas tersebut bisa timbul Bu?

**N** : Ya itu tadi, jadi gini makanya kenapa biasanya yang namanya *earmarking* itu *local tax* bukan pajak pusat, kenapa? Karena memang katakanlah tadi seperti polusi, kenapa ada PKB lalu ada *pollution tax* misalnya, nah itu dipungut oleh pemerintah daerah, karena polusi itu terjadi di sana gitu. Bagaimana kalau misalnya rokok? Bisa ga kalau rokok itu dijadikan pajak pusat? Nah itu isu yang lain. Dan tentu saja akan lebih mudah *memanaganya* kalau dijadikan *local tax*., lalu bagaimana eksternalitas tersebut terjadi? Ya itu tadi ketika masyarakat mengonsumsi kan terjadi eksternalitas gitu, dari produksi juga bisa. Eksternalitas itu bisa dari kegiatan produksi bisa dari konsumsi gitu.

**P** : Menurut Ibu kebijakan seperti apa yang paling tepat untuk mengatasi eksternalitas negatif tersebut Bu? Apakah berupa kebijakan khusus berupa regulasi, atau berupa pungutan khusus?

**N** : Kalau yang dipilih kebijakan yang semata-mata regulasi, sebetulnya sudah mempunyai titik lemah seperti apa yang disebutkan oleh Pigou ketika dilakukan regulasi, dilarang ini dilarang itu, ada sanksinya ini, berarti ada *cost* yang dikeluarkan pemerintah untuk hal tersebut, *cost* itu kan perlu difikirkan bagaimana cara pendanaannya kan jadi kalau dibilang hanya semata-mata regulasi salah besar. Kalau kondisi keuangan pemerintah tidak cukup malah menimbulkan masalah baru buat pemerintah, karena pemerintah mencari dana dari mana uang itu. Jadi yang terbaik adalah dengan kombinasi keduanya, dengan regulasi dan menerapkan *earmarking* gitu.

**P** : Menurut Ibu apakah kebijakan dalam mengatasi eksternalitas seperti pencemaran udara di DKI Jakarta sudah efektif Bu?

**N** : Sekarang masalahnya bukan dari efektif atau tidak ya, tapi kita juga harus tahu seberapa besar dana yang dialokasikan untuk itu, artinya kebijakan itu tidak akan efektif kalau tidak dilakukan dengan sepenuh hati, artinya kalau dia hanya untuk sekedar memenuhi persyaratan bahwa ada lho program yang seperti ini, tetapi tidak dibuat dengan baik diimplementasikan dengan baik, seharusnya dananya untuk ke situ, bukan dananya untuk bayar apa-apa yang kayak gitu ya ga akan efektif.

**P** : Lalu bagaimana pendapat Ibu mengenai *Carbon Tax* Bu?

**P** : *Carbon tax* atau apapun namanya itu *sami mawon*, sebetulnya jangan terjebak dari penamaan, implementasinya aja sebenarnya bener ga dilaksanain, pakai konsepsi *earmarking*, bisa kok namanya dengan Pajak Kendaraan Bermotor, ada lagi Pajak bahan Bakar Kendaraan Bermotor, apa sebetulnya itu tidak menggunakan konsep *earmarking*. Namanya kan sudah begitu, harusnya untuk mengatasi eksternalitas. Jangan bikin pajak yang baru, salah besar, mau dibikin pajak yang baru kalau nanti akhirnya dipakai untuk ini saja ya sama juga bohong. Kalau peruntukannya bukan untuk masalah polusi ya sama saja bohong.

**N** : Kalau misalnya penerapan Pajak Pencemaran Udara Bu?

**P** : Ibu tidak setuju, gini, kita ngomongin *political will* deh, kalau hanya sekedar mengcreate pajak yang baru lalu membebankan atau menimbulkan beban yang baru lalu kita ngomongin ekonomi biaya tinggi, itu kontraproduksi lho. Begitu banyak pungutan, kenapa yang ada sekarang tidak diterapkan sebagaimana dia seharusnya diterapkan, itu. Bukan dicreate sesuatu yang baru, itu malah akan menambah *cost of taxation*.

**P** : Kalau nanti pengalokasiannya hanya untuk regulerend Bu, *earmarking*, hanya untuk objek pajak yang dipungut tersebut Bu?

**N** : Nah itu justru lebih baik, tinggal dipilih desainnya apakah *tight* atau yang *loose*, kalau baca bukunya Bird ada 6 desain tinggal pilih saja. Oh nggak bisa nih 100%, kan ada alternatifnya. Tetapi intinya adalah *political will* bahwa dana ini adalah untuk masalah eksternalitas. Bukan untuk membiayai lain-lain proyek dana pembangunan, gaji apalah, bukan itu. Jangan mengadopsi pajak baru, kalau mau yang sudah ada dialokasikan untuk itu tu berapa? Tapi harus *political will*, nanti kalau dibuat *Carbon Tax* atau apalah tapi kalau tidak ada *political will* ya tidak efektif. Akhirnya hanya untuk menambah pundi-pundi penerimaan daerah saja, buat apa? Kalau dibuat pajak yang baru, hampir semua merujuk hal yang sama, tadi PKB, Pajak Bahan Bakar, BBNKB walaupun sekali kan ada, itu buat apa? Kalau Bea Balik Nama tidak ini ya, tapi yang kedua itu kan besar, kenapa harus menambah lagi?

**P** : Setahu saya Bu PKB mau diprogresifkan?

**N** : Kita harus tahu kenapa PKB diprogresifkan, sekarang bisa nggak tiba-tiba jumlahnya dikurangi begitu saja tanpa Jakarta itu penyangga. Selama Jakarta masih menarik orang untuk mencari rejeki, PKB ya pasti ada gitu. Mau diberlakukan pajak progresif, sementara publik transportasinya tidak dibenahi, ya sama saja bohong, itu satu hal yang harus diperhatikan.

**P** : Menurut Ibu tentang justifikasi atau kontrajustifikasi Pajak Pencemaran Udara apa Bu?

**N** : sebenarnya itu tadi, yang jadi masalah adalah, satu, optimalkan pajak yang ada dengan mengimplementasikannya dengan pajak yang seharusnya, kedua, lebih baik tidak menambah jenis pajak yang baru, karena akan menimbulkan *cost of taxation* yang tinggi. Ujung-ujungnya ekonomi biaya tinggi, dan nanti akan kontraproduktif.

**P** : Berarti dengan konsep *polluter pay principle* bisa untuk mengatasi eksternalitas negatif Bu?

**N** : Dengan pajak bahan bakar itu sudah ada pajaknya, artinya yang menimbulkan polusi itu sudah bayar, sebenarnya sudah ada dalam pajak bahan bakar kendaraan bermotor, apalagi PKB? Siapa yang dikenain, ya kendaraan bermotor, kan dia *polluternya*, kan sudah sesuai saat ini kan peruntukannya. Sekarang kalau itu

*dicreate* kan dasarnya apa? Kalau itu sudah jelas, dari bahan bakar yang dikonsumsi, sudah sesuai sekarang tinggal implementasinya.

**P** : Seperti yang saya kutip dari Gaikindo Bu, sebegus apapun teknologi kendaraannya tapi apabila kualitas bahan bakarnya masih belum bagus ya tetap saja akan menimbulkan polusi Bu kendaraannya.

**N** : Dia bisa saja bilang gitu, seolah-olah tidak realistis seperti mau cuci tangan gitu, mobil saya sudah bagus tidak menimbulkan polusi, yang jelek kan bensinnya gitu ya, sekarang yang jadi masalah apakah kita tersedia itu? Kalau kita memungut pajak ya harus dengan realistis dong, kalau misalnya pertamax dengan premium harganya sangat berbeda, orang akan memilih yang lebih murah, akhirnya ga selesai selesai, ujung-ujungnya ya mbok ya disediakan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, nanti meluas lagi mbok ya didorong energi alternatif, ya itu panjang, tidak baik sebetulnya. Hanya *blaming someone else* gitu. Kalau Ibu pengambil kebijakan, sangat wajar jika dikenakan pajak kendaraan karena ada *polluternya* juga gitu. Masalahnya sekarang tinggal implementasinya saja. Sesuai dengan konsep *earmarking*.

**P** : Kalau misalnya Pajak Pencemaran Udara diterapkan Bu, desain terbaik menurut Ibu seperti apa Bu?

**N** : Kalau kita bikin desain kita harus melihat struktur masyarakat di Indonesia. Nggak mungkin dia pakai *self assessment*, pajak pusat saja *complianceny* masih rendah apalagi ini, jadi memang sebetulnya caranya menitipkan di SPBU sebagai *witholder*, sekarang tinggal pemerintah yang ngawasin bener ga SPBU itu sudah di *witholding*. Kalau *official* dasarnya apa, nggak punya kecuali *online* dari SPBU ke Dispenda, kalau tidak ada data, kalau *official* kan harus ada datanya.

**P** : Kalau ke Samsat tidak bisa Bu ya?

**N** : Apakah Samsat mengurus SPBU? Tinggal strukturnya apakah *based on* konsumsi atau.., kalau Ibu *prefer* ke *based on* bensin gitu ya, bahan bakar, itu yang lebih ini, karena sampai saat ini masalahnya disitu. Nah, walaupun mau juga diterapkan kepada kendaraan yang dimiliki, harus dilihat dulu itu tidak sederhana kenapa? Itu akan berkontribusi terhadap pencemaran, mobil baru itu jauh lebih sedikit dari mobil yang lama, artinya di situlah perannya sebenarnya, *database* tentang umur kendaraan itu kan adanya di Samsat gitu. Kalau seperti itu mau tidak mau harus dibuat *official assessment*, *officialnya* gimana setiap Samsat kan ada perpanjangan STNK, atau apalah, bisa dibuat per tahun, tentu harus ada kebijakan lain yang mengiringinya misalkan kalau sistemnya kayak PKB ya itu tadi. Sebenarnya desain PKB dan BBNKB itu sebenarnya udah tepat, tinggal peruntukannya aja.

**P** : Kalau dari Dipenda Bu, katanya tidak mungkin jika pengalokasiannya untuk itu semua.

**N** : Bukan tidak mungkin, itu tergantung *political will*nya. Siapa bilang nggak mungkin? Apa alasan tidak mungkin? Apa susahny sih, itu kan masalah politik saja.

**P** : Katanya tidak ada dana kalau dananya diperuntukkan semua untuk jalan.

**N** : Pembangunan itu kan masalah dari APBDnya, dilihat aja APBDnya mereka, berapa persen yang dipakai, kalau mau jujur nih, Pajak Hotel dan Pajak Restoran, itu yang harusnya digali bukan untuk yang lain. Jadi itu terlalu mengada-ada. Gali pajak lain yang bener-bener realistis, itu yang potensial, di Jakarta ada berapa banyak hotel dan restoran yang ada, apa iya sudah kena pajak, jangan malah justru ngandelinnya disini, kalau ngandalinnya disini itu berarti ada harapan supaya orang bisa banyak beli kendaraan, banyak orang mengkonsumsi bahan bakar, logikanya kan seperti itu kalau dia tergantung kepada penerimaan itu, jadi itu sangat kontraproduktif dengan keinginan untuk mengurangi jumlah kendaraan, mengurangi polusi, kalau itu tujuannya untuk itu ya justru akan mendorong untuk mengkonsumsi sebanyak-banyaknya. Ini bukan masalah tidak bisa atau bisa tapi mau atau tidak mau.

**P** : Pertanyaan terakhir Bu, kesimpulan Ibu mengenai *Carbon tax* atau Pajak Pencemaran Udara?

**N** : Ibu tidak merekomendasikan itu, jadi lebih baik pajak yang ada dioptimalkan, dengan mengimplementasikannya sesuai dengan bagaimana yang seharusnya. Kalau ada *political will* itu seharusnya merupakan hal yang mudah, tapi tinggal sekarang bagaimana *political will*nya, itu saja.