Skema Umum Pembiayaan dan Pendanaan untuk Transportasi Rendah Karbon

Ringkasan Eksekutif

April 2025

ITDP

UK PACT

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah organisasi nirlaba global yang didirikan pada 1985, berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dan berfokus dalam mendorong inovasi transportasi berkelanjutan serta pengembangan perkotaan. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia, seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Pekanbaru, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui integrasi dan reformasi angkutan umum, peningkatan mobilitas aktif, kawasan berbasis transportasi publik (Transit Oriented Development/TOD), elektrifikasi kendaraan, GEDSI, serta manajemen kebutuhan lalu lintas.

Skema Umum Pembiayaan dan Pendanaan untuk Transportasi Rendah Karbon

Ringkasan Eksekutif

April 2025

Published by:
Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

Written by:
Carlos Nemesis
Rahmad Wandi
Alfisahr Ferdian

Editor:
Mizandaru Wicaksono

Editorial Design:
Retno Ayu Cahyaningrum

Published in:
April 2025

Kontak:
Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager
fani.rachmita@itdp.org

Carlos Nemesis - Urban Planning Associate II
carlos.nemesis@itdp.org

Rahmad Wandi - Transport Associate II
rahmad.putra@itdp.org

Alfisahr Ferdian - Transport & Informal Public Transport Associate II
alfisahr.ferdian@itdp.org

ITDP Indonesia
Jl. K.H. Wahid Hasyim No.47 (WH47) Lt. 6
Menteng, Kota Jakarta Pusat, 10350

transjakarta
CONNECTING THE LIFE OF JAKARTA

Ringkasan Eksekutif
Daftar Isi

Pembiayaan dan Pendanaan Transportasi Rendah Karbon di Indonesia 6

Alternatif Pembiayaan dan Pendanaan Transportasi Rendah Karbon Perkotaan 7

Penentuan Rekomendasi Mekanisme Pembiayaan Transportasi Rendah Karbon 8

Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) 10

Land Value Capture (LVC) 11

Revenue Earmarking 14

Ringkasan Eksekutif

PENDAHULUAN

Dalam usaha penurunan emisi Gas Rumah Kaca (GRK), Pemerintah Indonesia telah menargetkan penurunan GRK sebesar 31,89% yang tertuang dalam dokumen *Enhanced Nationally Determined Contribution* (ENDC). Dengan mempertimbangkan sektor energi merupakan penghasil emisi terbesar, dengan sub sektor transportasi menyumbang 25% dari total emisi di sektor energi, maka inisiatif untuk mereduksi emisi di sektor energi merupakan sebuah langkah yang strategis untuk dapat dilakukan. Salah satu strategi untuk penurunan emisi di sektor energi adalah efisiensi penggunaan energi di sektor transportasi, yang dapat diimplementasi melalui penyelenggaraan transportasi rendah karbon.

Akan tetapi, penyelenggaraan transportasi rendah karbon menghadapi tantangan besar pada sektor pembiayaan. Berdasarkan Indonesia's GCF Country Programme Document (2023), Indonesia membutuhkan pendanaan sebesar USD 294,97 miliar untuk pencapaian target pengurangan emisi nasional hingga 2030, dengan 85% dialokasikan untuk sektor energi - termasuk di dalamnya sub sektor transportasi. Kebutuhan pembiayaan ini tidak dapat dipenuhi apabila hanya berasal dari kemampuan fiskal pemerintah yang terbatas. Pemerintah membutuhkan alternatif skema pembiayaan dan pendanaan yang inovatif, yaitu dengan mengikutsertakan berbagai pihak, terutama sektor swasta.

Dokumen ini akan mendetailkan berbagai skema pendanaan yang dapat digunakan untuk menyelenggarakan pembangunan infrastruktur transportasi rendah karbon. Pembahasan dimulai dengan tinjauan secara umum mekanisme pembiayaan dan pendanaan transportasi rendah karbon yang telah dilaksanakan di Indonesia, pengerucutan dari opsi pembiayaan dan pendanaan yang tersedia, pembahasan mengenai celah implementasi dan rekomendasi kebijakan untuk skema pembiayaan dan pendanaan transportasi rendah karbon di Indonesia, khususnya di daerah Jabodetabek.

PEMBIAYAAN DAN PENDANAAN TRANSPORTASI RENDAH KARBON DI INDONESIA

Secara umum, pembiayaan merupakan suatu tindakan untuk mendapatkan modal awal untuk menjalankan sebuah proyek infrastruktur, sedangkan pendanaan adalah biaya yang dibutuhkan secara berkala, biasanya selama masa layan infrastruktur, untuk dapat beroperasi atau mengembalikan biaya kapital di awal masa proyek. Perbedaan mengenai pembiayaan dan pendanaan dijelaskan lebih jauh dalam Tabel 1.

Tabel 1. Perbedaan Pembiayaan dan Pendanaan

Aspek	Pembiayaan	Pendanaan
Tujuan	Untuk memenuhi biaya modal awal pelaksanaan proyek	Untuk memenuhi biaya layanan selama pengoperasian dan pemeliharaan
Kewajiban Pengembalian	Berkewajiban mengembalikan, dapat berupa cicilan pokok, bunga, dividen, bagi hasil, dsb	Tidak selalu mensyaratkan pengembalian langsung dalam bentuk finansial. Pengembalian dapat bersifat sosial/ekonomi, misalnya peningkatan layanan publik atau pertumbuhan ekonomi daerah
Periode	Jangka pendek, biasanya pada fase konstruksi atau akuisisi aset	Jangka panjang, sesuai dengan masa layan infrastruktur
Sumber	· Obligasi pemerintah · Bank komersial · Institusi/lembaga pembiayaan internasional · Lembaga kredit ekspor · Investor	· Subsidi · Hibah · Tarif layanan · Pajak · Biaya periklanan · Biaya sewa

Pendanaan dapat dibedakan berdasarkan dari tingkatan administrasi, yaitu dari pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Dari pemerintah pusat, pendanaan untuk proyek dan operasi layanan transportasi umum telah ditetapkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Dari APBN, pendanaan dapat dibedakan menjadi anggaran belanja (melingkupi belanja pemerintah pusat dan transfer ke daerah dan dana desa/ TKDD) dan pembiayaan (melingkupi pinjaman & hibah luar negeri).

Pendanaan dari pemerintah daerah, pada dasarnya serupa dengan proses penyusunan di tingkat pemerintah pusat. Sumber dana untuk layanan transportasi ditetapkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Dengan sumber pendapatan APBD berasal pajak daerah, retribusi daerah, pendapatan transfer, dan pendapatan lain-lain yang sah sesuai peraturan perundang-undangan.

ALTERNATIF PEMBIAYAAN DAN PENDANAAN TRANSPORTASI RENDAH KARBON PERKOTAAN

Salah satu faktor yang memegang peranan penting dalam keberhasilan implementasi sistem transportasi yang rendah karbon adalah skema pendanaan yang mampu menutupi biaya awal yang tinggi dan keberlangsungan pendanaan dalam jangka panjang. Berdasarkan penelusuran terhadap berbagai studi literatur dan konsultasi yang dilakukan dengan beberapa pemangku kepentingan, maka telah disusun delapan opsi pembiayaan dan pendanaan di tingkat pemerintah daerah khususnya di Jakarta, sebagai berikut.

1. Pendanaan Penuh dari APBN/APBD

Pendanaan ini merujuk pada pendanaan proyek atau program pemerintah yang sepenuhnya ditanggung oleh anggaran negara atau anggaran daerah, termasuk pembiayaan pinjaman atau hibah luar negeri yang sudah disepakati masuk ke dalam APBN/APBD, tanpa menghitung investasi swasta, atau pendanaan publik-privat.

2. Pinjaman Daerah

Merupakan pembiayaan utang daerah yang diikat dalam suatu perjanjian pinjaman dan bukan dalam bentuk surat berharga, yang mengakibatkan daerah menerima sejumlah uang atau manfaat yang bernilai uang dari pihak lain sehingga daerah tersebut dibebani kewajiban untuk membayar kembali.

3. Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

Diartikan sebagai skema-skema kerja sama yang dimungkinkan antara pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur publik. Penyediaan infrastruktur ini sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan mempertimbangkan risiko kedua belah pihak.

4. *Blended Financing*

Merupakan skema pembiayaan yang menggabungkan sumber pendanaan dari berbagai entitas, termasuk pemerintah, sektor swasta, lembaga donor, dan filantropi, untuk mendanai proyek-proyek yang memiliki dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan yang positif.

5. *Land Value Capture* (LVC)

Merupakan instrumen penangkapan nilai tambah kawasan yang dimiliki oleh pemilik lahan akibat adanya intervensi oleh pemerintah dengan justifikasi bahwa manfaat sebuah investasi yang dilakukan oleh pemerintah harus terdistribusikan ke khalayak umum.

6. Perdagangan karbon/*Carbon Trading*

Merupakan kegiatan jual beli karbon dengan menukarkan kredit karbon pembeli yang menghasilkan emisi karbon berlebih dari standar yang ditetapkan dengan penjual karbon karena mampu mengatur emisi karbon yang dimiliki.

7. Revenue Earmarking

Merupakan suatu mekanisme di mana pendapatan yang dihasilkan dari sumber tertentu dialokasikan secara khusus untuk mendanai proyek atau inisiatif tertentu. Dalam konteks pengembangan transportasi rendah karbon, *revenue earmarking* dapat diterapkan pada pendapatan yang diperoleh dari pajak jalan tol, tarif parkir, atau jalan berbayar (*road pricing*).

8. Hak Pengelolaan Terbatas (HPT)

Merupakan skema pengelolaan aset infrastruktur dalam rangka meningkatkan fungsi operasional Barang Milik Negara (BMN) dan/atau aset BUMN guna mendapatkan pembiayaan melalui pembayaran di muka (*upfront payment*) untuk pembiayaan penyediaan infrastruktur baru.

PENENTUAN REKOMENDASI MEKANISME PEMBIAYAAN TRANSPORTASI RENDAH KARBON

Untuk dapat menentukan alternatif pembiayaan dan pendanaan yang lebih cocok untuk diterapkan di Indonesia, perlu dilakukan Analisis Multi Kriteria. Analisis ini dilakukan dengan membandingkan masing-masing instrumen pembiayaan dan pendanaan terhadap beberapa kriteria. Kriteria yang ditetapkan memiliki bobot pembebanan yang telah ditetapkan berdasarkan hasil konsultasi dengan beberapa pemangku kepentingan dan pendapat dari tenaga ahli, antara lain Kementerian Dalam Negeri, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPTJ).

Terdapat lima kriteria yang dipertimbangkan dalam analisis, yaitu: kesiapan regulasi dan kelembagaan, kompleksitas untuk mendapatkan pembiayaan/pendanaan, keikutsertaan pihak swasta, dan fleksibilitas periode pembiayaan. Untuk setiap kriteria tersebut akan diberikan skor dengan skala 1-3. Skor dengan angka lebih tinggi akan diberikan pada kriteria yang paling ideal dalam pemenuhan pembiayaan dan pendanaan transportasi rendah karbon di perkotaan. Selanjutnya dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

- **Tahap Eliminasi**, yaitu melakukan eliminasi pada alternatif yang sama sekali tidak mengikutsertakan pihak swasta di dalam pembiayaan transportasi rendah karbon. Pada tahapan ini, alternatif "pembiayaan penuh dari APBN/APBD" dieliminasi karena alternatif ini tidak melibatkan pihak swasta sama sekali dalam proses pembiayaan proyek.

- **Tahap Klasifikasi**, pada tahapan ini, masing-masing alternatif mekanisme dikelompokkan berdasarkan potensi besaran investasi masing-masing alternatif pembiayaan. Klasifikasi dibedakan menjadi tiga kelompok yang dijelaskan pada Tabel 2.

Tabel 2. Tahap Klasifikasi Alternatif Pembiayaan

Klasifikasi	Alternatif Pembiayaan & Pendanaan
Investasi Besar, >Rp1 triliun	Pinjaman Daerah, KPBU, *Blended Financing*, HPT
Investasi Sedang, Rp500 miliar – Rp1 triliun	LVC, *Carbon Trading*
Investasi Kecil, < Rp500 miliar	*Revenue Earmarking*

- **Tahap penilaian**, yaitu memberikan penilaian pada seluruh alternatif pembiayaan berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Hasil penilaian untuk masing- masing alternatif pembiayaan & pendanaan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Penilaian Alternatif Pembiayaan & Pendanaan Transportasi Rendah Karbon

Skala Investasi	Skema	Kesiapan regulasi & kelembagaan	Kompleksitas pembiayaan	Keikutsertaan swasta	Fleksibilitas periode pembiayaan	*Cost of Fund*	*Total*
		30%	20%	30%	10%	10%	100%
Besar	KPBU	*3*	*1*	*3*	*3*	*1*	*2.4*
	HPT	*2*	*2*	*3*	*2*	*1*	*2.2*
	Blended Financing	*3*	*1*	*2*	*2*	*2*	*2.1*
	Pinjaman Daerah	*3*	*1*	*2*	*1*	*2*	*2.0*
Sedang	LVC	*2*	*1*	*2*	*3*	*3*	*2.0*
	Carbon Trading	*1*	*1*	*3*	*3*	*2*	*1.9*
Kecil	*Revenue*	*2*	*2*	*2*	*2*	*3*	*2.1*

Tiga mekanisme utama terpilih untuk masing-masing skala investasi adalah Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), *Land Value Capture* (LVC), dan *revenue earmarking*, yang dinilai paling efektif dalam mendukung pengembangan infrastruktur transportasi yang rendah karbon di Indonesia.

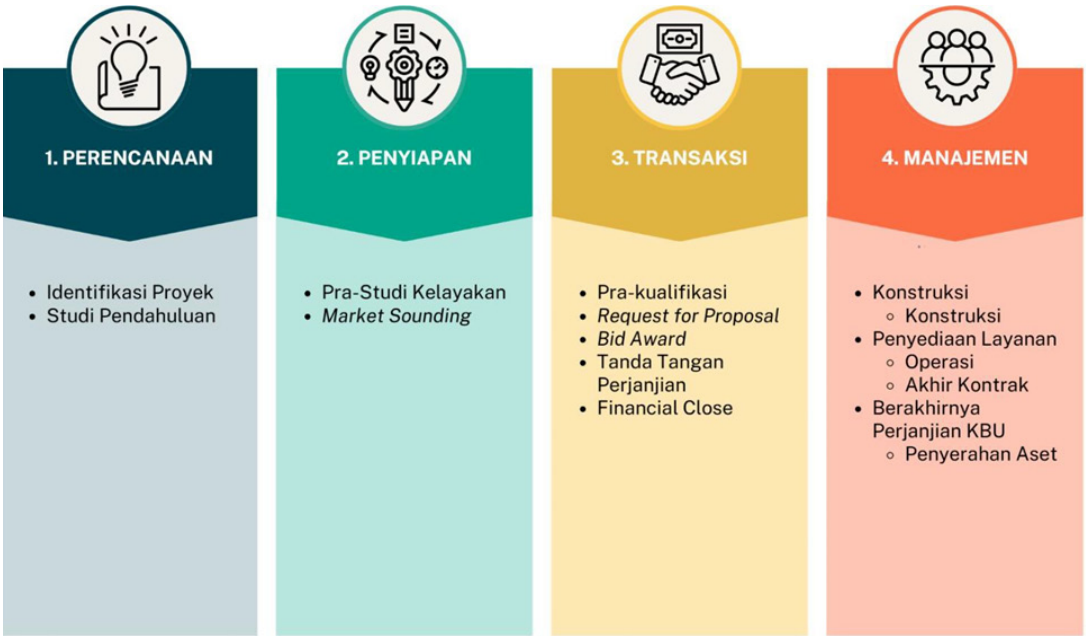
KERJA SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU)

KPBU merupakan skema kerja sama yang dimungkinkan antara pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur publik. KPBU bertujuan untuk mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, dan efisien melalui pengerahan dana swasta. Diharapkan iklim investasi dapat tercipta yang tercermin dalam keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, sebab badan usaha tersebut akan mendapatkan kepastian pengembalian investasi. Kepastian ini dapat berupa pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha (*Availability Payment*) atau dari biaya tarif oleh pengguna layanan (*user charge*).

Pada pelaksanaannya, kegiatan KPBU secara umum terdiri dari empat proses yang melingkupi proses perencanaan, penyiapan, transaksi, dan manajemen, yang dapat dilihat pada Gambar 1. Pada tahap perencanaan, sesuai dengan Permen PPN/Bappenas 7/2023 perlu dilengkapi dengan studi pendahuluan yang mencakup kajian strategis yang menghasilkan konfirmasi konteks strategis; dan kajian inisiatif penyediaan infrastruktur yang menghasilkan rencana bentuk KPBU, rencana skema pembiayaan dan sumber dana KPBU, rencana penawaran KPBU yang terdiri dari jadwal, proses, dan cara penilaian proyek KPBU. Sedangkan untuk pada tahap penyiapan, sesuai dengan Permen PPN/Bappenas 7/2023 perlu dilengkapi dengan dokumen pra-studi kelayakan yang mencakup kajian strategis, kajian ekonomi, kajian komersial, kajian finansial, dan kajian manajemen.

Gambar 1. Simplifikasi Tahapan Proyek KPBU,

Sumber: Hasil analisis, 2024



Saat ini di Jakarta, telah tersedia enam proyek infrastruktur yang direncanakan untuk dapat diimplementasikan dengan skema KPBU, dengan dua diantaranya berkaitan dengan infrastruktur transportasi rendah karbon, yaitu Light Rail Transit (LRT) Pulogebang-Joglo senilai Rp 24 Triliun dan Mass Rapid Transit (MRT) Fase IV (Fatmawati-TMII) senilai 20,998 Triliun. Rangkuman hasil analisis gap dan rekomendasi kerangka regulasi perihal KPBU dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Rangkuman Hasil Analisis KPBU

Gap implementasi	Rekomendasi Kerangka Regulasi
· Belum terstrukturnya penunjukan pemangku kepentingan yang ditugaskan; · Proyek KPBU di Jakarta cenderung belum matang secara teknis dan finansial; · Proses perizinan yang panjang, serta ketidakpastian dalam penyelesaian tender proyek.	· Penunjukan mandat pemangku kepentingan yang menangani KPBU secara struktural di tingkat daerah, yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur; · Penugasan pelatihan teknis bagi pejabat di tingkat daerah yang ditetapkan melalui Keputusan Gubernur; · Panduan tata cara tender KPBU, termasuk target pemenuhan waktu, yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri (Revisi Permen PPN/ Bappenas 7/2023 tentang pelaksanaan KPBU); · Mekanisme pendetailan pemantauan dan evaluasi proyek KPBU, yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur (Revisi Pergub 22/2018 tentang penyelenggaraan KPBU).

LAND VALUE CAPTURE (LVC)

LVC merupakan instrumen penangkapan nilai tambah kawasan yang dimiliki oleh pemilik lahan akibat adanya intervensi oleh pemerintah dengan justifikasi bahwa manfaat sebuah investasi yang dilakukan oleh pemerintah harus terdistribusikan ke khalayak umum. LVC bertujuan untuk menangkap peningkatan nilai kawasan yang didasari dari intervensi oleh pemerintah dengan tiga tahapan utama yang dikenal sebagai *virtuous value cycle*: *value creation*, *value capture*, dan *value funding*.

Implementasi LVC dilakukan berdasarkan kerangka 'siklus nilai manfaat' sesuai Perpres No. 79 tahun 2024 tentang P3NK yang terdiri dari penciptaan nilai, penangkapan nilai, dan pendanaan nilai.

A. Penciptaan nilai

Penciptaan nilai kawasan dapat dilakukan melalui dua inisiatif: penerapan kebijakan pemerintah tertentu dan/atau penyediaan infrastruktur. Penerapan kebijakan tertentu dapat dilakukan melalui perubahan rencana tata ruang, dalam kaitannya dengan transportasi rendah karbon, perencanaan tata ruang yang berorientasi kepada Pembangunan Berorientasi Transit (TOD) dapat meningkatkan nilai kawasan. Sedangkan peningkatan melalui penyediaan infrastruktur dapat dilakukan dengan pembangunan infrastruktur dasar, ekonomi, sosial ataupun perkotaan.

Kondisi penciptaan nilai dalam program TOD yang dilakukan oleh berbagai operator transportasi publik dapat dikategorikan menjadi dua pendekatan utama: pengembangan berbasis properti dan pengembangan berbasis kawasan. Pengembangan properti mengutamakan pembangunan rusun ataupun apartemen pada lahan yang sudah dimiliki. Sedangkan, pembangunan kawasan dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan guna lahan secara keseluruhan pada kawasan TOD.

B. Penangkapan nilai

Proses penangkapan nilai (*value capture*) dapat dilakukan pada intervensi pemerintah berupa perubahan rencana tata guna lahan ataupun infrastruktur yang dilakukan pada area pengembangan ekonomi. Ketentuan ini diatur pada Perpres No. 79 tahun 2024 bahwa peningkatan nilai kawasan tersebut terjadi pada area yang disebut sebagai Wilayah Tangkapan. Pihak yang mendapatkan manfaat dari peningkatan nilai yang terjadi disebut sebagai Penerima Manfaat dan akan dikenai berbagai instrumen penangkapan nilai.

Pelaksanaan tahap penangkapan nilai akan sangat bergantung kepada tiga pihak utama, yakni: Pengelola P3NK, Pengelola Kawasan, dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pengelola P3NK memiliki peran sentral untuk mengelola hasil dana dan hasil pengembangan P3NK. Pihak yang mengelola dapat berbentuk SKPD, unit pelaksana dengan fungsi penunjang keuangan daerah ataupun BUMD.

C. Pendanaan nilai

Tahap pendanaan kembali dalam mekanisme LVC merupakan aspek penting yang memastikan keberlanjutan pengembangan proyek. Hasil peningkatan nilai dari pengembangan kawasan secara umum melalui proses pengumpulan dan alokasi dana yang diatur pada kas daerah. Dana yang diperoleh dapat disalurkan kepada Pengelola Kawasan berdasarkan pertimbangan Pengelola P3NK untuk penyediaan infrastruktur kawasan. Di dalam konteks Jakarta, BUMD operator transportasi publik sudah bisa mendapatkan dana transfer hasil penciptaan nilai berbagai instrumen LVC dari Pengelola P3NK yang ditunjuk oleh gubernur.

Gambar 2. Contoh penerapan instrumen pelampauan KLB untuk membiayai infrastruktur pendukung berjalan kaki

Penerapan instrumen LVC untuk pengembangan kawasan TOD sudah diinisiasi dan dilakukan salah satunya oleh PT ITJ sebagai anak usaha dari PT MRT Jakarta. Pada tahun 2022 PT ITJ menerima kewajiban pembangunan dari pihak swasta oleh PT Melati Anugerah Semesta yang membangun Apartemen Fifty Seven Promenade dengan nilai sebesar IDR 60 miliar. Kewajiban pembangunan ini akan berlaku hingga tahun 2028 dan Pemerintah Provinsi Jakarta dapat mengarahkan bentuk pembangunan yang dibutuhkan dengan rekomendasi dari PT ITJ sebagai pengelola kawasan TOD. Salah satunya adalah pembangunan infrastruktur pada tahun 2022 yang dibangun oleh PT Melati Anugerah Semesta berupa pedestrianisasi dan peningkatan aksesibilitas di sekitar Stasiun MRT Dukuh Atas dengan valuasi IDR 14 miliar.

Rangkuman hasil analisis gap dan rekomendasi kerangka regulasi mengenai LVC dapat dilihat pada Tabel 5 berikut.

Tabel 5. Rangkuman Hasil Analisis LVC

Gap implementasi	Rekomendasi Kerangka Regulasi
· Tata kelola kelembagaan Pengelola P3NK; · Pendanaan kembali hasil penciptaan nilai ke Wilayah Tangkapan; · Sinkronisasi ketentuan instrumen penangkapan nilai; · Pengembangan properti di area TOD yang terbatas.	· Mekanisme pelaksanaan instrumen penangkapan nilai, yang diatur melalui Permen ATR/BPN; · Pembentukan lembaga Pengelola P3NK (SKPD, BLUD, atau BUMD), yang diatur melalui peraturan di tingkat Peraturan Daerah atau Peraturan Gubernur; · Penyesuaian komponen pengaturan instrumen penangkapan nilai yang diatur pada Perpres No. 79 tahun 2024 (terutama terkait bentuk penciptaan nilai), yang diatur melalui Peraturan Gubernur (Revisi Pergub 31 tahun 2022 tentang RDTR atau penyusunan baru); · Penyesuaian ketentuan pemanfaatan ruang di Jakarta untuk menyesuaikan kebutuhan Pengelola Kawasan, yang diatur melalui Peraturan Gubernur (revisi Pergub 31 tahun 2022 tentang RDTR); · Mandat pendanaan kembali hasil dana yang dikumpulkan dari instrumen P3NK (mekanisme *earmarking*), yang diatur melalui Peraturan Daerah Penugasan pelatihan teknis bagi pejabat di tingkat daerah yang ditetapkan melalui Keputusan Gubernur.

REVENUE EARMARKING

Revenue earmarking adalah suatu mekanisme di mana pendapatan yang dihasilkan dari sumber tertentu dialokasikan secara khusus untuk mendanai proyek atau inisiatif tertentu. Dalam konteks pengembangan transportasi rendah karbon, *earmarking* dapat diterapkan pada pendapatan yang diperoleh dari pajak jalan tol, tarif parkir, atau jalan berbayar. Pendapatan ini kemudian ditujukan untuk mendanai proyek-proyek infrastruktur transportasi berkelanjutan, seperti pengembangan transportasi publik rendah karbon dan pengembangan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda.

Penerapan *revenue earmarking* bertujuan untuk memastikan pendanaan yang konsisten dan berkelanjutan untuk inisiatif ramah lingkungan, mengurangi ketergantungan pada anggaran pemerintah yang terbatas. Selain itu, *earmarking* dapat meningkatkan transparansi dan akuntabilitas, karena pendapatan yang dihasilkan digunakan untuk tujuan yang telah ditentukan, yang seringkali memiliki dampak langsung bagi masyarakat.

Hingga saat ini, salah satu penerapan *earmarking* yang berkaitan dengan sektor transportasi adalah pada PP No. 35 tahun 2023. Peraturan tersebut menetapkan bahwa hasil penerimaan PKB dan Opsen PKB dialokasikan paling sedikit 10% untuk pembangunan, pemeliharaan jalan, dan pengembangan transportasi publik. Meskipun sudah diatur, alokasi pendanaan untuk pengembangan transportasi di berbagai daerah masih tetap minimum dan cenderung terbatas jika hanya bergantung dari penerimaan PKB dan Opsen PKB.

Revenue earmarking akan berdampak besar jika ditetapkan menjadi alokasi minimum/*mandatory spending* dari kas daerah untuk sektor tertentu. Mekanisme tersebut baru diterapkan untuk sektor pendidikan sesuai UU No. 20 tahun 2003 yang menetapkan penganggaran minimum sebesar 20% baik di tingkat nasional ataupun provinsi. Sedangkan alokasi khusus dengan pengenaan cukai baru bisa diterapkan untuk cukai rokok yang mewajibkan 40% pendapatannya digunakan untuk sektor kesehatan.

Rangkuman hasil analisis gap dan rekomendasi kerangka regulasi mengenai *revenue earmarking* dapat dilihat pada Tabel 6 berikut.

Tabel 6. Rangkuman Hasil Analisis *Revenue Earmarking*

Gap implementasi	Rekomendasi Kerangka Regulasi
· Skema *earmarking* sulit untuk diatur pada tingkatan APBD dan lebih memungkinkan untuk dilakukan pada kebijakan yang bersifat sektoral.	· Peraturan mandat pelaksanaan *earmarking* pada BLUD (Raperda MKLL untuk ERP dan Manajemen Parkir), yang diatur melalui Peraturan Daerah;

www.bri.co.id
BritAma
BRI
INTEGRASI
Jak Lingko