

Oleh : **DARMANINGTYAS** Dimuat di Koran Suara Pembaruan | Selasa, 28 September 2010



Rencana pembatasan penggunaan BBM bersubsidi terus mengalami tarik ulur. Medio April-Mei lalu dikatakan akan diterapkan mulai September 2010 ini, tapi sampai minggu keempat September belum terealisasi pula dan muncul wacana akan dilaksanakan mulai Oktober 2010. Tapi ironisnya, belum muncul skema yang jelas mengenai implementasi pembatasan BBM bersubsidi tersebut. Terkesan ada tarik ulur kepentingan terhadap rencana pembatasan BBM bersubsidi tersebut. Menteri Keuangan Agus Martowardojo selalu mengingatkan pembatasan BBM bersubsidi itu mutlak dilaksanakan karena bila tidak, penggunaan BBM bersubsidi akan melewati target yang telah ditetapkan dalam APBNP sebesar 36,5 juta kiloliter (kl). Sekarang sudah melampaui target tersebut, yaitu telah mencapai 38,6 juta kiloliter. Mengapa terjadi tarik ulur? Tidak lain karena dimensi politiknya jauh lebih besar daripada dimensi ekonominya. Dimensi politik yang dimaksudkan adalah siapa yang berhak dan/atau dibatasi menggunakan BBM bersubsidi? Keputusan terhadap siapa yang berhak/ tidak berhak menggunakan BBM bersubsidi itu merupakan keputusan politis yang tidak populer. Bila pembatasan penggunaan BBM bersubsidi itu hanya diberlakukan terhadap mobil-mobil baru atau mewah, itu akan mengenai para pengambil kebijakan yang kebetulan memiliki mobil-mobil tersebut. Atau paling tidak akan mendapat tentangan dari golongan menengah ke atas. Sedangkan bila pembatasan ditujukan kepada pengguna sepeda motor yang jumlahnya lebih banyak, mereka akan berhadapan dengan massa yang tidak terhitung pula. Bila pembatasan bagi semua jenis kendaraan bermotor, maka akan berhadapan dengan kelompok resisten yang lebih banyak lagi. Atas dasar pertimbangan politis semacam itulah rencana pembatasan BBM bersubsidi itu terus mengalami tarik ulur.

Pada awal perencanaan, sempat muncul ide untuk membatasi penggunaan BBM bersubsidi itu pada sepeda motor karena jumlahnya paling banyak. Tapi kemudian ide tersebut diprotes dengan alasan diskriminatif terhadap golongan kecil, karena diyakini bahwa pengguna sepeda motor adalah cenderung menengah ke bawah. Lalu pemikiran pun bergeser pada mobil-mobil terbaru dan atau mobil yang CC-nya besar. Mobil terbaru dan ber-CC besar diasumsikan sebagai kendaraan yang hanya dapat dibeli oleh orang kaya, oleh karena itu pantas untuk dibatasi menggunakan BBM bersubsidi.

Secara logika, pembatasan penggunaan BBM bersubsidi untuk mobil terbaru dan ber-CC besar itu logis. Sebab hanya mereka dengan penghasilan minimum Rp. 10 juta per bulan saja yang bisa membelinya. Meskipun demikian, hal yang logis itu tidak secara otomatis mudah diimplementasikan di lapangan, karena adanya conflict of interest dari para pengambil kebijakan, yaitu akan mengenai diri para pengambil kebijakan, karena sebagian pemilik mobil terbaru dan ber-CC besar itu adalah milik para pengambil kebijakan. Apakah mungkin seseorang akan membuat kebijakan yang hasilnya memberatkan dirinya sendiri? Rasanya muskil. Inilah pangkal alotnya menerapkan kebijakan pembatasan BBM bersubsidi yang sebetulnya secara teknis dan ekonomis mudah diterapkan.

Secara teknis implementasi pembatasan BBM bersubsidi pada mobil terbaru dan ber-CC besar itu tidak ada kesulitan, karena petugas SPBU di lapangan pun akan dengan mudah mengenali apakah mobil yang akan mengisi BBM itu mobil baru/lama atau apakah mobil ber-CC kecil atau besar. Jadi kontrolnya cukup diserahkan kepada petugas SPBU di lapangan. Mereka tidak akan melakukan manipulasi atau kongkalingkong dengan pemilik mobil terbaru dan atau ber-CC

tinggi karena itu menyangkut kelangsungan bisnis mereka. Bila mereka mengisikan BBM bersubsidi kepada mobil terbaru dan ber-CC besar, mereka tentu akan rugi sendiri karena harus nombok pada saat membayar kepada Pertamina. Jadi secara teknis, pengawasan di lapangannya pun tidak masalah; yang diperlukan sekarang adalah kemauan politik untuk mengimplementasikan rencana tersebut.

Perbaikan Angkutan Umum

Sebagai orang yang setia menggunakan angkutan umum, saya setuju dengan kebijakan pembatasan penggunaan BBM, baik bersubsidi maupun tidak bersubsidi dengan dua alasan: Pertama, cadangan BBM kita terbatas. Bila dihabiskan oleh generasi sekarang saja, maka kasihan generasi mendatang yang tidak mempunyai BBM sendiri dan terpaksa harus impor. Mereka harus membayar mahal untuk mendapatkan hal yang sama dengan yang kita nikmati sekarang. Ini menjadikan kita sebagai generasi yang kurang bijak.

Di negara mana pun, terlebih di negara-negara maju, harga BBM dan parkir kendaraan pribadi itu sangat tinggi. Bahkan di India—yang negaranya selevel dengan Indonesia—pun, harga BBM itu dua kali lipat dari harga BBM di Indonesia. Tujuannya agar orang hemat BBM, tidak menggunakannya secara boros seperti di Indonesia.

Kedua, penggunaan BBM yang berlebihan berdampak buruk terhadap polusi udara dan suara, yang kemudian menimbulkan penyakit ISPA (Inspeksi Saluran Pernafasan Akut). Juga turut mempercepat pemanasan global, baik di kota-kota besar maupun pedesaan. Padahal, Pemerintah sendiri mempunyai program menurunkan emisi gas buang, terutama yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor. Kebijakan penurunan gas buang itu hanya akan berhasil bila disertai dengan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor, yang identik dengan pembatasan penggunaan BBM.

Menurut Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas), realisasi konsumsi BBM bersubsidi diperkirakan telah mencapai 38,6 juta kiloliter (kl), dengan rincian premium 23,19 juta kl, minyak tanah 2,3 juta kl, dan solar 13 juta kl. Jumlah ini di atas kuota yang ditetapkan dalam APBNP 2010, di mana premium hanya dipatok 21,45 juta kl, sedangkan minyak tanah 3,8 juta kl, sedangkan solar 11,25 juta kl (Kompas, 31/8 2010). Secara nominal, kelebihan kuota tersebut telah memakan subsidi Rp. 10 triliun. Menurut penulis, jauh lebih bijak bila ada pembatasan penggunaan BBM bersubsidi dan kemudian dananya dialokasikan untuk pembangunan dan perbaikan angkutan umum.

Secara ekonomis dan politis, jauh lebih menguntungkan bila mengalihkan subsidi BBM untuk membangun dan memperbaiki angkutan umum massal. Tetap mengalokasikan sebagai subsidi BBM itu akan habis pada tahun ini pula dan subsidiya makin meningkat. Tapi bila mengalihkan subsidi BBM itu untuk investasi pembangunan dan perbaikan angkutan umum massal, tingkat kemanfaatannya akan berlangsung lama dan makin tahun subsidiya menurun karena yang diperlukan hanya subsidi untuk operasional saja. Sebagai contoh, bila subsidi dari kelebihan kuota sebesar Rp. 10 triliun itu dialihkan untuk membangun jalur bus (busway) dan pengadaan busnya, maka itu akan dapat dipakai untuk membangun di 20 kota dan masing-masing kota dapat membangun dua koridor busway. Atau bila sebagian dipakai untuk membeli gerbang kereta baru, itu akan dapat mengangkut penumpang lebih banyak lagi. Baik jalur bus (busway) maupun gerbang kereta memiliki tingkat kemanfaatan lama, dibandingkan untuk subsidi BBM. Pengembangan dan perbaikan angkutan umum itu tidak hanya di kota-kota besar saja, tapi juga kota kecil dan pedesaan agar seluruh wilayah di Indonesia memiliki prasarana dan sarana angkutan umum yang aman, nyaman, dan terjangkau; sehingga memberikan alternatif bagi warga untuk melakukan mobilitas geografis secara lancar tanpa harus tergantung pada

kendaraan pribadi yang boros BBM.

Kecuali perlunya penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum massal, Pemerintah dan Pemerintah Daerah (Pemda) harus lebih peduli pada keberadaan jalur khusus non motor, baik itu untuk sepeda, becak, gerobak, maupun pejalan kaki. Kementerian dan Dinas Pekerjaan Umum (PU) perlu memiliki perspektif tentang pentingnya keberadaan jalur khusus non motor tersebut. Oleh sebab itu, kota-kota atau daerah-daerah yang memiliki jalur khusus non motor jangan dihilangkan hanya untuk memfasilitasi kendaraan bermotor saja. Keberadaan jalur tersebut tetap diperlukan agar tidak semua perjalanan dilaksanakan dengan kendaraan bermotor, tapi juga dapat dilakukan dengan kendaraan tidak bermotor yang tidak memakai BBM dan tidak berpolusi.

Berdasarkan beberapa penjelasan di atas, sudah jelas sekali bila BBM, baik bersubsidi maupun tidak bersubsidi harus dibatasi penggunaannya agar tidak boros dan menimbulkan dampak buruk bagi kita semua. Boros dalam pengertian penghamburan BBM untuk generasi sekarang saja dan penyedotan anggaran negara untuk subsidi BBM saja. Sedangkan berdampak buruk, baik untuk lingkungan maupun kesehatan.

Pemerintah mestinya tegas, bahwa kebijakan yang jelas rasional dan mudah dilaksanakan itu secepatnya dieksekusi, jangan ragu, maju-mundur terus hanya demi menjaga citra populis. Yang terpenting adalah menyediakan alternatif bagi masyarakat untuk melakukan mobilitas geografis secara lancar dengan menyediakan angkutan umum massal yang aman, nyaman, dan terjangkau; serta mengembangkan moda angkutan tidak bermotor. Oleh sebab itu, Pemerintah juga dituntut konsisten agar mengalihkan subsidi BBM itu untuk pembangunan dan perbaikan angkutan umum massal di kota-kota maupun pedesaan. Sejauh ada konsistensi kebijakan, maka tidak perlu dikhawatirkan bahwa masyarakat akan berdemonstrasi menolak pembatasan BBM bersubsidi tersebut.

Pengalihan subsidi BBM untuk membangun infrastruktur dan sarana angkutan umum massal yang bagus akan diperoleh keuntungan ganda. Pertama, mengurangi kemacetan di kota-kota besar sehingga produktivitas warga naik. Kedua, secara otomatis mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Masyarakat akan berhitung cermat, bila naik kendaraan pribadi lebih mahal dan kurang nyaman, tentu lebih baik naik angkutan umum yang lebih murah, aman, dan nyaman. Untuk itulah tidak perlu ada tarik ulur dalam mengimplementasikan pembatasan penggunaan BBM bersubsidi.

BBM bersubsidi dikhususkan untuk angkutan umum (orang dan barang) saja serta industri agar harga barang-barang murah. Kekeliruan selama ini adalah harga BBM untuk industri tinggi, sehingga berdampak pada tingginya harga barang-barang yang harus dibeli masyarakat. Dengan membuat harga-harga dan tersedia angkutan umum yang murah pula, kesejahteraan masyarakat akan meningkat, sehingga pembatasan penggunaan BBM bersubsidi tidak akan mendapat perlawanan karena berdampak positif bagi kesejahteraan warga.

P

Penulis adalah Ketua INSTRAN (INSTITUT STUDI TRANSPORTASI) di Jakarta dan Wakil Ketua MTI (MASYARAKAT TRANSPORTASI INDONESIA) □