

DANA TRANSPOR

Kajian Teknik 8
Charles-Alexis Mossa
Staf Ahli Menteri Perhubungan RI

1. Prinsip umum pajak

Dana transpor adalah semacam pajak yang dikenakan pada perusahaan yang telah ditetapkan di Paris dan di tiga Daerah Tingkat II yang terletak dekat ibukota Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine- St-Denis (5 km di sekitar ibukota), dengan undang-undang tertanggal 12 Juli 1971.

Undang-undang ini mengharuskan semua majikan di Paris dan di daerah sekitarnya untuk membayar pajak apabila mempekerjakan lebih dari 9 orang. Pajak ini dipungut oleh Securite Sociale (Badan Asuransi Sosial Prancis) bersamaan dengan iuran Securite Sociale. Pajak ini dibayarkan kembali kepada perusahaan angkutan umum kota untuk mensubsidi perjalanan para pegawai dari rumah ke kantor dan sebaliknya.

Pembayar uang transpor ini adalah setiap majikan (orang atau badan) yang mempekerjakan lebih dari 9 orang, dari segala sektor, publik maupun swasta.

Dalam definisi ini termasuk :

- Perusahaan niaga, perusahaan industri, bank, perusahaan jasa, hotel, klinik dan secara umum semua perusahaan yang tercatat dalam buku daftar niaga.
- Kantor pemerintah, departemen, rumah sakit umum, sekolah negeri, kantor pos, EDF (Perusahaan Listrik Negara), SNCF (Perusahaan Kereta Api), termasuk Angkatan Bersenjata karena kantor-kantor tersebut adalah badan hukum (bertanggung jawab sesuai hukum) dan mempekerjakan orang yang menerima upah/gaji.

Dana Transpor dibayarkan bersamaan dengan iuran securite sociale (bulanan untuk perusahaan yang termasuk daftar umum securite sociale, per tiga bulan untuk perusahaan yang termasuk badan asuransi pertanian). Pembayaran harus dilaksanakan pada tanggal yang sama dengan pembayaran iuran dan setiap keterlambatan akan dikenakan denda yang sama dengan denda keterlambatan pembayaran iuran tersebut. Sebuah surat keputusan bersama Menteri Dalam Negeri, Menteri Kesehatan Masyarakat dan Keselamatan Sosial, Menteri Ekonomi dan Keuangan, Menteri Transportasi, Menteri Pertanian dan Pengembangan Desa menentukan potongan untuk biaya penagihan 1 % untuk produk pemungutan pajak (1 %

yang tersisa pada Securite Sociale untuk membayar pekerjaan tambahan yang disebabkan oleh penagihan Dana Transpor)

Pajak yang disebut tunjangan transport merupakan jenis pajak khusus, maksudnya pajak tersebut tidak masuk Kas Negara sebagaimana halnya pajak-pajak lainnya (pajak bensin, pajak atas keuntungan perusahaan , pajak penjualan rokok, dll).

Pajak ini dipungut dan kemudian dibayarkan kepada serikat jasa angkutan kota-kota yang membayar Dana Transpor tersebut sesuai dengan daftar yang memperhatikan jumlah penumpang dikalikan jumlah kilometer (observasi statistik).

Yayasan keagamaan dan badan sosial nirbala mendapat pengecualian tidak diwajibkan membayar pajak untuk dana transport, dengan syarat sifat sosial dari kegiatan lembaga-lembaga tersebut benar-benar diakui.

Perusahaan yang memberikan tempat tinggal kepada pegawainya di tempat kerja dan perusahaan yang menyediakan angkutan gratis bagi para pegawainya dengan sarana angkutan sendiri (pada umumnya bus) membayar pajak untuk transpor, namun kemudian pajak tersebut dikembalikan . Demikian pula perusahaan yang berada di kota-kota baru memperoleh pengembalian pajak selama 5 tahun.

Kewajiban Perusahaan Angkutan, sebagai pengganti Dana Transport yang dibayarkan oleh Negara dan pajak yang dikenakan kepada majikan, menyanggupi menyediakan pelayanan pada satu jalur atau sejumlah jalur, dengan menempatkan sejumlah kendaraan yang diperlukan untuk memenuhi sebuah frekuensi yang ditetapkan, memberikan harga karcis, dan menyediakan bagi penumpang kendaraan yang 80 % berusia kurang dari 8 tahun. Hal ini secara implisit mengharuskan perusahaan untuk memperbaiki armadanya.

2. Perluasan penerapan pembayaran Dana Transpor.

Dana transpor telah ditetapkan di propinsi dengan undang-undang tertanggal 11 Juli 1973, dua tahun setelah diberlakukan di Paris. Dana Transpor ini dikenakan pada semua kota yang berpenduduk lebih dari 300.000 orang dan dikenakan pada semua perusahaan publik maupun swasta yang mempekerjakan lebih dari 9 orang.

Pada tahun 1974, undang-undang baru menurunkan batas jumlah penduduk kota yang dijadikan syarat, yaitu lebih dari 100.000, kemudian pada tahun 1982 lebih dari 30.000 orang dan pada tahun 1992 untuk lebih dari 20 000 orang.

Undang-undang tanggal 5 Juli 1975 telah memperluas ruang lingkup penerapan pajak ini pada daerah sekitar Paris (yang disebut Mahkota Besar), dalam radius 30 km, meliputi empat daerah tingkat II yang baru yaitu Yveline, Essonne, Seine et Marne, Val d'Oise.

Sejajar dengan diberlakukannya pajak ini di tingkat propinsi, obyek pajak telah diubah pada tahun 1975 dengan undang-undang yang menetapkan bahwa Dana Transport ini sebagian untuk :

“ Kompensasi menyeluruh ketidakcukupan keuntungan yang disebabkan oleh pengurangan tarif yang diberikan kepada para pegawai perusahaan publik atau swasta, baik di jaringan angkutan suburban maupun pada jaringan angkutan kota “ sebagaimana sebelumnya, tapi juga untuk *“ Pembiayaan investasi spesifik bagi angkutan umum “* dan *“ Pembiayaan perbaikan, reorganisasi atau peningkatan jasa angkutan “*.

Dengan demikian Negara mengubah obyek pajak itu sendiri, dari *alat kompensasi* menjadi *alat pembiayaan prasarana angkutan kota*.

3. Besarnya Pajak

Oleh karena Dana Transport merupakan pajak, masalah yang paling sulit adalah menentukan besarnya, ditinjau dari jumlah gaji tetap para pegawai perusahaan publik dan swasta yang harus membayar pajak ini.

Untuk Paris dan ketiga daerah tingkat II yang letaknya berbatasan dengan ibukota, besarnya ditentukan pada tahun 1971 sebesar 2 %. Hal itu berarti setiap majikan yang mempekerjakan lebih dari 9 orang harus menerapkan rumus berikut :

Apabila “p” merupakan jumlah kategori penerima gaji dalam perusahaan (buruh, insinyur, pejabat, dll)

Apabila “n” merupakan jumlah penerima gaji per kategori ($\sum (n,p)$ tentunya lebih dari 9)

Apabila “s” merupakan gaji satuan dalam kategori (“s” adalah fungsi dari pangkat, lamanya bekerja, ijazah, kualifikasi, tingkat hierarkis, bonus tahunan, dll)

Jumlah gaji tetap “ M” perusahaan adalah :

$$M = \sum_{i=1}^{i=p} N_i \times S_i$$

Dengan $\sum (N \times P) > 9$

Dan dana transpor (V.T) yang akan dibayarkan perusahaan tersebut adalah:

$$V.T = 2 \% M = 0,02 \times \sum_{i=1}^{i=p} N_i \times S_i$$

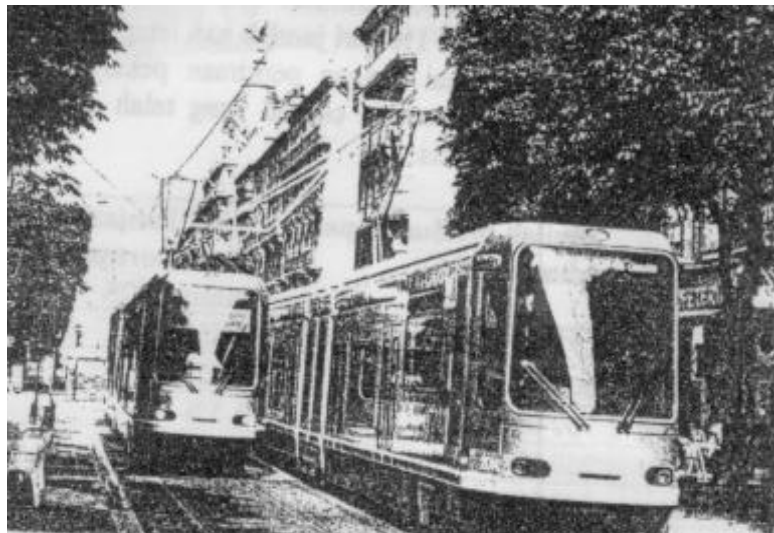
Besar pajak di Paris telah ditetapkan sebesar 2 % pada tahun 1971 untuk meringankan defisit pengoperasian RATP – Jawatan Otonom Angkutan Kota Paris (perusahaan konsensi metro Paris) dan SNCF (untuk RER – Jaringan Ekspres Regional). Kedua perusahaan pada saat itu mengalami defisit pengoperasian karena harus membangun dan juga memelihara jaringan yang ada, mengembangkannya, membeli atau mengganti suku cadang, dan tanpa menaikkan harga karcis sesuai dengan “ harga sebenarnya “.

Ketika pajak untuk dana transpor ditetapkan pada tahun 1973 di tingkat propinsi untuk kota-kota berpenduduk lebih dari 300.000, ditetapkan sebesar 1 % dan ada kalanya boleh sampai 1,5 % kalau saat ini harus membangun prasarana angkutan yang disubsidi Negara.

Kemudian kota-kota berpenduduk 300.000, lalu 100.000 menetapkan pajak untuk Dana Transpor sebesar 0,5 % sampai 1 % dari jumlah gaji tetap perusahaan yang berada di kota-kota tersebut sesuai dengan perkiraan pekerjaan yang direncanakan. Tabel di bawah ini memberikan contoh yang telah diterapkan pada tahun 1975 di beberapa kota di Prancis :

Nama kota	Jumlah penduduk pada Tahun 1975	Nilai Tunjangan Transport pada tahun 1975
Lille-Roubaix-Turcoing *	172 000/100 000/100 000	0,75 %
Lyon	800 000	0,75 %
Marseille *	700 000	1,5 %
Strasbourg	250 000	0,80 %
Toulouse	500 000	0,91 %
Grenoble *	150 000	1 %

- Lille- Roubaix – Turcoing : ketiga kota di Utara Prancis ini bersatu untuk membiayai proyek angkutan kereta api kota pada pada akhir tahun 70-an. Pajak untuk dana transpor naik secara bertahap dari 0,75 % pada tahun 1975 menjadi 1,2 % pada tahun 1977 lalu 1,5 % pada tahun 1979. Pada tahun 1981 ketiga kota itu memutuskan untuk membuat metro ringan yang sepenuhnya otomatis (tanpa pengemudi) pada tahun 1983 kendaraan tersebut (VAL) beroperasi.
- Marseile : besarnya pajak 1,5 % sebagaimana diizinkan oleh undang-undang karena pada saat itu kota Marseille ingin membuat kereta bawah tanah (metro). Pada tahun 1977 hal tersebut terwujud dengan satu jalur sepanjang 6,1 km (8 stasiun) , jalur kedua dibuat pada tahun 1984 (3,2 km dan 6 stasiun), kedua jalur tersebut kemudian diperpanjang per 3 km. Saat ini pembangunan untuk jalur ketiga sedang dipelajari.
- Grenoble sebesar 1 %, angka maksimal yang diizinkan saat itu untuk meringankan defisit pengoperasian jawatan angkutan, yang dilengkapi dengan trolley-bus. Pada tahun 1983 diadakan referendum di kota tersebut untuk pembukaan jalur tramway, 53 % pemilih menyetujui proyek tersebut. Trem pertama mulai beroperasi tahun 1987 pada jalur sepanjang 8,8 km dengan 21 stasiun pemberhentian.



G R E N O B L E

4. Kasus Kota-Kota Kecil

Ada beberapa bentuk kerja sama antar kota-kota kecil atau kota-kota menengah di Prancis. Hal ini dilakukan untuk menyatukan pelayanan umum (distribusi air, pembuangan sampah, pendirian sekolah, pembangunan rumah sakit, pembangunan tempat tinggal, dll)

Menurut besarnya kota dan tujuan yang dicapai, kota-kota itu dapat membentuk beberapa jenis aliansi yang mempunyai kepentingan juridis berbeda. Aliansi yang dimaksud adalah :

- Serikat interkomunal (bentuk asosiasi kota paling tua yang dibentuk pada tahun 1890, dengan tujuan membangun satu atau beberapa proyek dan memiliki satu atau beberapa layanan administratif atau teknik)
- Distrik (memiliki kekuasaan penuh untuk memungut cukai dan pajak untuk mendirikan asrama pemadam kebakaran dan membangun tempat tinggal murah)
- Masyarakat kota (dapat merencanakan pemanfaatan tanah, dapat menentukan kebijakan perumahan, dapat merencanakan pembangunan ekonomi)
- Perkumpulan / serikat kota-kota baru (didirikan saat kota memutuskan untuk membangun 10.000 rumah)
- Masyarakat perkotaan (peleburan berbagai layanan administratif dan layanan teknik, dengan daya fiskal sendiri)
- Serikat campuran (didirikan oleh kepala pemerintahan daerah, dikelola oleh sebuah dewan yang mewakili berbagai anggota)

Di bidang transportasi, jika kota-kota itu terlalu kecil untuk mencapai ambang yang ditentukan oleh undang-undang (300.000 penduduk pada tahun 1973), kota yang lebih besar berupaya untuk menggabungkan kota-kota yang terletak paling dekat dengan kota besar tersebut dengan mendirikan sebuah struktur interkomunal sehingga dapat mencapai ukuran yang kritis.

Oleh karena seringkali sulit mencapai ukuran kritis itu atau karena Negara ingin memperbesar dasar perhitungan pajak, Negara memutuskan untuk menurunkan ambang yang ditentukannya untuk Dana Transpor dengan mengubahnya menjadi kota berpenduduk lebih dari 100.000 orang pada tahun 1974, lalu masih menurunkan ambang ini sedikit demi sedikit seiring dengan keberhasilan pemungutan pajak ini, yakni 30.000 penduduk per kota pada tahun 1982, lalu menjadi 20.000 penduduk per kota pada tahun 1992.

5. Pendapatan Tahunan

Tabel di bawah ini memperlihatkan evolusi pemasukan yang dihasilkan dari pajak tersebut seiring dengan perluasannya pada semua kota berukuran menengah dan besarnya naik dari 0,75 % menjadi 1,5 %.

Dalam kurun waktu 20 tahun terlihat bahwa pendapatan meningkat tiga kali lipat.

Tahun	1976	1978	1983	1985	1991	1995	1996
Paris dan sekitarnya	4,6	5,0	5,3	5,2	7,8	9,6	11,3
Propinsi	2,0	2,8	3,7	4,0	6,4	8,8	9,2
Total dlm miliar Franc	6,6	7,8	9,0	9,2	14,2	18,4	20,5
Total dalam miliar US \$	1,1	1,3	1,5	1,53	2,37	3,1	3,4

Untuk kasus kota Paris yang paling bermakna dalam hal kota yang berpenduduk padat sekali, angka pembagian pajak dana transport pada tahun 1993 memberikan informasi sebagai berikut :

Pendapatan : 9,37 miliar Franc Prancis
Alokasi : 85 % untuk membayar ganti pengurangan tarif yang diberikan kepada para pegawai (trayek rumah-tempat kerja) dan pada kategori sosial tertentu yang kurang mampu. 25 % untuk mengurangi biaya pengoperasian RATP dan SNCF.

6. Keuntungan dari pajak untuk mendanai transpor.

Mungkin dapat dipertanyakan mengapa pemerintah telah memperluas kemungkinan untuk mengenakan pajak ini pada kota-kota besar di tingkat propinsi, kemudian dalam waktu beberapa tahun , pada kota-kota yang lebih kecil, sampai akhirnya pada kota berpenduduk 20 000 (di kota berpenduduk serendah ini, tidak akan diadakan sarana angkutan metro ataupun trem) Kota-kota tersebut cepat mengerti keuntungan dari pajak tersebut karena memberikan berbagai keuntungan

Keuntungan pertama : tidak perlu mendirikan sebuah badan khusus yang beranggotakan para pejabat untuk menagih pajak ini, karena Securite Sociale yang memungutnya bersamaan dengan iuran sosial.

Keuntungan kedua : kota-kota dan kota madya di propinsi, dengan menggabungkan diri, secara otomatis memperoleh ukuran kritis yang memungkinkan untuk memungut pajak baru dan sekaligus membiayai prasarana transportasi. Dengan demikian kota-kota itu tiddak harus mengurus dari anggaran kota untuk membiayai pengadaan metro ataupun trem.

Keuntungan ketiga : Pekerja atau pegawai tidak merasakan adanya pungutan tersebut karena dipungut langsung dari pemberi pekerjaan (majikan).

Keuntungan keempat : oleh karena ini merupakan pajak khusus, kita yakin hanya akan digunakan untuk membiayai sarana angkutan baru secara nyata, di kota, dan tidak akan dileburkan dalam anggaran umum Negara.

Keuntungan kelima : oleh karena cukai ini berkelanjutan, kota-kota memastikan memperoleh pemasukan yang stabil, pasti, teratur dalam jangka panjang. Hal ini merupakan keadaan yang ideal untuk dapat meminjam sejumlah uang yang cukup besar dengan bunga rendah dan pembayaran cicilan yang lama.

7. Kekurangan dari Dana Transpor.

Tentunya selain keuntungan, adapula kekurangan dari bentuk pajak ini, adalah :

Pertama : Perusahaan akan mencari tempat di luar batas-batas parameter angkutan kota agar dapat terhindar dari pajak ini.

Kedua : kota-kota kecil membayar untuk kota-kota besar, karena satu himpunan tiga kota berpenduduk masing-masing 20.000 orang, hanya akan berpendudukan 60.000 dan hal ini tidak cukup untuk membenarkan diperlukannya metro atau trem. Padahal kota-kota itu akan membayar pajak, yang akan mendanai kota yang lebih besar.

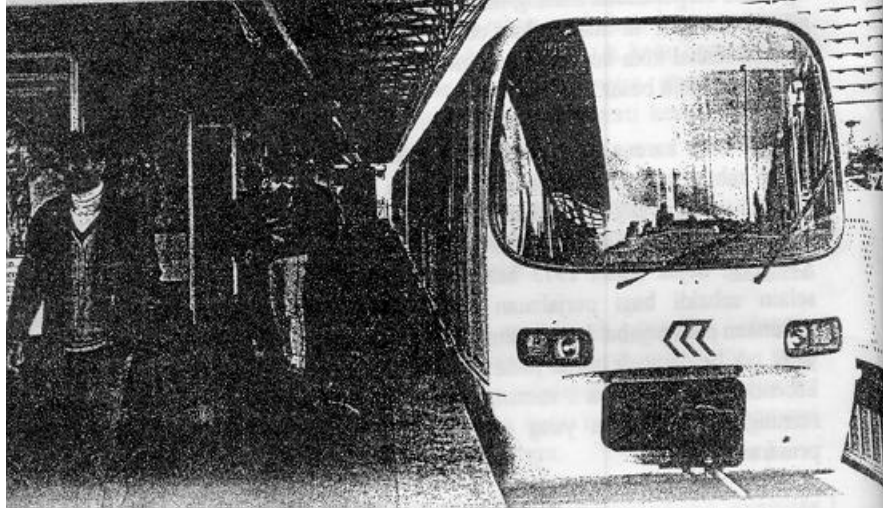
Ketiga : oleh karena ini merupakan pajak khusus, maka uang yang dihasilkan setiap tahun harus dibelanjakan, misalnya untuk membangun prasarana yang berlebihan dari yang diperlukan sebenarnya.

Keempat : Sejak tahun 1973 hasil dari pajak dapat digunakan untuk hal lain selain subsidi bagi perjalanan rumah –tempat tinggal para pekerja. Lama kelamaan para pejabat berwenang terbuai dengan kemudahan pemungutan wajib yang tak berdampak buruk pada tingkat daerah pemilihan. Oleh karena itu ada kecenderungan untuk meningkatkan jumlah yang dikenakan untuk meningkatkan layanan yang sudah ada, bahkan membangun lebih banyak prasarana.

8. Kesimpulan

Adapun kritik yang dapat diberikan, pajak yang disebut sebagai Dana Transpor telah memungkinkan pembangunan transportasi di Prancis. Sekitar 8 kota di tingkat provinsi dapat memiliki metro (Lyon, Marseille), atau yang sepenuhnya otomatis – VAL (Lille, Tolouese), atau trem (Strasbourg, Nantes, Grenoble, Rouen). Namun dengan mengenakan pajak tersebut kepada perusahaan, perusahaan menaikkan harga produknya sehingga menurunkan tingkat persaingan dalam konteks persaingan internasional dan

globalisasi Pasar. Cara lain telah diusulkan untuk membiayai transpor di lokasi tertentu (cukai lokal atas bahan bakar yang dipungut pada tingkat kota madya dan bukan Negara, tempat parkir, pengenaan biaya pada kendaraan pribadi, untuk memasuki daerah-daerah tertentu atau untuk berjalan di kota, cukai atau jalan tol kota, pengadaan pajak atas tanah yang baru, dll). Namun demikian dari bentuk-bentuk pajak yang diusulkan itu, tidak ada yang dapat memberikan sebanyak Dana Transpor. Dan keuntungan yang diperoleh itu menjadi sangat diperlukan demi lancarnya kehidupan banyak kota, jadi pajak ini belum dapat dihapuskan.



Marseille metro