



PENGUMUMAN / PERATURAN PEMERINTAH

PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN DI ATAS AIR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN DI ATAS AIR TAHUN 2007 (Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 10 Tahun 2007 tanggal 5 Maret 2007)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MENTERI DALAM NEGERI,

MEMUTUSKAN :

Menimbang:

Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 10 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 (**BN No. 6669 hal. 11B-16B dst**) tentang Pajak Daerah, dipandang perlu untuk menetapkan Peraturan Menteri Dalam Negeri tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan di Atas Air dan Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air Tahun 2007;

Mengingat:

1. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 (**BN No. 5317 hal. 1B-9B dst**) tentang Pelayaran (LN RI Tahun 1992 Nomor 98, TLN RI Nomor 3493);
2. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 (**BN No. 6021 hal. 12B-19B dst**) tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (LN RI Tahun 1997 Nomor 41, TLN RI Nomor 3685), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 (**BN No. 6569 hal. 7B-10B dst**) tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 (LN RI Tahun 2000 Nomor 246, TLN RI Nomor 4048);
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 (**BN No. 7152 hal. 9B-18B dst**) tentang Pemerintahan Daerah (LN RI Tahun 2004 Nomor 125, TLN RI Nomor 4437), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2005 (**BN No. 7285 hal. 9B**) tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Menjadi Undang-Undang (LN RI Tahun 2005 Nomor 108, TLN RI Nomor 4548);
4. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 (**BN No. 7194 hal. 9B-12B dst**) tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (LN RI Tahun 2004 Nomor 126, TLN RI Nomor 4438);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 (**BN No. 6669 hal. 11B-16B dst**) tentang Pajak Daerah (LN RI Tahun 2001 Nomor 118, TLN RI Nomor 4138);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 (**BN No. 6855 hal. 13B-18B dst**) tentang Perkapalan (LN Tahun 2002 Nomor 95, TLN Nomor 4227);
7. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 130 Tahun 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Dalam Negeri;

Memperhatikan:

Surat Menteri Keuangan Nomor: S-56/MK.07/2007 tanggal 13 Februari 2007, hal Pertimbangan Menteri Keuangan atas dua Rancangan Permendagri;

Menetapkan:

PERATURAN MENTERI DALAM NEGERI TENTANG
PENGHITUNGAN DASAR PENGENAAN PAJAK KENDARAAN DI
ATAS AIR DAN BEA BALIK NAMA KENDARAAN DI ATAS AIR
TAHUN 2007.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan di Atas Air adalah semua kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan yang bersangkutan yang digunakan di atas air.
2. Pajak Kendaraan di Atas Air yang selanjutnya disingkat PKAA, adalah pajak atas kepemilikan dan/atau penguasaan kendaraan di atas air.
3. Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air yang selanjutnya disingkat BBN-KAA, adalah Pajak atas penyerahan hak milik kendaraan di atas air sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha.
4. Harga Pasaran Umum yang selanjutnya disingkat HPU, adalah harga rata-rata yang diperoleh dari sumber data, antara lain, dari tempat penjualan kendaraan di atas air.
5. Umur rangka/body adalah umur kendaraan di atas air yang dihitung dari tahun pembuatan rangka/body.
6. Umur motor adalah umur motor kendaraan di atas air yang dihitung dari tahun pembuatan.

Pasal 2

- (1) Penghitungan nilai jual kendaraan di atas air sebagai dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA dihitung berdasarkan penjumlahan nilai jual rangka/body dan nilai jual motor penggerak kendaraan di atas air
- (2) Dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA berdasarkan nilai jual kendaraan di atas air.
- (3) Nilai jual kendaraan di atas air ditetapkan berdasarkan HPU atas suatu kendaraan di atas air pada minggu pertama bulan Desember tahun 2006.
- (4) Nilai jual rangka/body kendaraan di atas air dibedakan menurut jenis, isi kotor (GT/*gross tonnage*), fungsi, dan umur rangka/body.
- (5) Nilai jual motor penggerak dibedakan menurut daya kuda (PK) dan umur motor.

Pasal 3

- (1) Jenis kendaraan di atas air dibedakan berdasarkan konstruksi meliputi:
- konstruksi kayu;
 - konstruksi serat, fiber, karet, dan sejenisnya;
 - konstruksi besi, baja, *ferrocement*, dan sejenisnya.
- (2) Penggunaan kendaraan di atas air dikelompokkan berdasarkan fungsi meliputi:
- penangkap ikan;
 - angkutan penumpang, angkutan barang dan pengerukan;
 - pesiar, olahraga atau rekreasi.

Pasal 4

Dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini.

Pasal 5

Pemberlakuan dasar pengenaan PKAA, dan BBN-KAA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, lebih lanjut ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 6

Penghitungan dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA yang nilai jualnya belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri sebagai tambahan Lampiran Peraturan Menteri ini.

Pasal 7

- (1) Dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA atas gandengan/ tempel (ponton, tongkang dan sejenisnya) yang belum tercantum dalam Lampiran Peraturan Menteri ini, ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

- (2) Dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA dengan isi kotor kurang dari 1 GT, ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 8

Penetapan dasar pengenaan PKAA dan BBN-KAA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dan Pasal 7, dilaporkan kepada Menteri Dalam Negeri paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah ditetapkan.

Pasal 9

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Dalam Negeri, Nomor 3 Tahun 2006 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan PKAA dan BBN-KAA Tahun 2006, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 10

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta

Pada tanggal 5 Maret 2007

MENTERI DALAM NEGERI,

ttd.

H. MOH. MA'RUF, SE.

Catatan Redaksi:

- Lampiran tidak diperoleh.

(Dm)

TANGGUNG RENTENG

(Surat Direktur Jenderal Pajak No. S-954/PJ.54/1992 tanggal 14 Mei 1992)

DIREKTUR JENDERAL PAJAK,

Sehubungan dengan surat PT. CT. CO. LTD. Nomor XXX tanggal 7 Januari 1992 perihal tsb di atas (fotocopy terlampir), disampaikan penjelasan sbb.:

- Sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 9 dan Pasal 15 Undang-Undang PPN 1984, PPN terutang oleh PKP Penjual/Pemberi Jasa. Dalam Pasal 3 dan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang KUP Penjual/Pemberi Jasa berkewajiban untuk menyeter dan melaporkan PPN/PPnBM yang terutang. Tanggung jawab renteng pembeli sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 KUP dimaksudkan agar pembeli/penerima jasa memenuhi kewajiban perpajakannya, karena pada prinsipnya beban pembayaran PPN/PPnBM harus ditanggung oleh pembeli.
- Sesuai dengan prinsip di atas, dalam hal PKP Penjual/Pemberi Jasa tidak memungut dan menyeter PPN/PPnBM, maka:
 - Terhadap PKP diterbitkan SKP beserta sanksinya dan dilakukan penagihan aktif sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- Dalam hal PKP tsb tidak sanggup lagi membayar utang pajaknya (pailit) dan pengurus juga tidak mungkin lagi diminta untuk bertanggung jawab sesuai ketentuan Pasal 32 ayat (2) KUP, dan Pembeli/Penerima Jasa tidak dapat Membuktikan bahwa pajak yang terutang sudah dibayarnya, barulah Pasal 33 KUP dapat diterapkan kepada Pembeli/Penerima Jasa sejumlah sisa utang pajak yang belum dibayar berdasarkan data terakhir setelah pelaksanaan penagihan aktif terhadap PKP Penjual termasuk pengurusnya dijalankan.
- Mengingat bahwa CV. DT (yang beralamat di Jl. Sekip Ujung lorong Meriam Nomor 934 RT.37 Palembang) masih aktif, diminta agar Saudara melakukan verifikasi lapangan atau meminta bantuan UPP setempat untuk melakukan pemeriksaan dan/atau penyidikan terhadap perusahaan tsb.

Demikian agar Saudara maklum.

DIREKTUR JENDERAL PAJAK,

ttd.

Drs. MARIE MUHAMMAD

(Ws)

**PERSETUJUAN PENGGUNAAN SEBAGIAN DANA PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK
YANG BERASAL DARI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK
(DI LUAR SUMBER DAYA ALAM PERIKANAN)
DI LINGKUNGAN DEPARTEMEN KELAUTAN DAN PERIKANAN
(Keputusan Menteri Keuangan RI No. 187/KMK.02/2007 tanggal 11 April 2007)**

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 1999, Instansi yang mempunyai Penerimaan Negara Bukan Pajak dapat menggunakan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang bersangkutan untuk kegiatan tertentu setelah memperoleh persetujuan Menteri Keuangan;
- b. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 556/KMK.06/2003, telah diberikan persetujuan penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berasal dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (Di Luar Sumber Daya Alam Perikanan) Di Lingkungan Departemen Kelautan dan Perikanan;
- c. bahwa dengan terjadinya reorganisasi di lingkungan Departemen Kelautan dan Perikanan, perlu diatur kembali unit-unit penghasil Penerimaan Negara Bukan Pajak yang telah diberikan persetujuan penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 556/KMK.06/2003;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, b, dan c, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Persetujuan Penggunaan Sebagian Dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berasal dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (Di Luar Sumber Daya Alam Perikanan) Di Lingkungan Departemen Kelautan dan Perikanan.

Mengingat:

1. Undang-undang No. 20 Tahun 1997 (**BN No. 6017 hal. 1B-6B**) tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (LN RI Tahun 1997 No. 43, TLN RI No. 3687);
2. Undang-undang No. 17 Tahun 2003 (**BN No. 6913 hal. 16B-20B dst**) tentang Keuangan Negara (LN RI Tahun 2003 No. 47, TLN RI No. 4286);
3. Undang-undang No. 1 Tahun 2004 (**BN No. 7031 hal. 13B-14B dst**) tentang Perbendaharaan Negara (LN RI Tahun 2004 No. 5, TLN RI No. 4355);
4. Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1997 (**BN No. 6031 hal. 30B-32B**) tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak (LN RI Tahun 1997 No. 57, TLN RI No. 3694) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah No. 52 Tahun 1998 (**BN No. 6154 hal. 1B**) (LN RI Tahun 1998 No. 85, TLN RI No. 3760);
5. Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 1999 (**BN No. 6364 hal. 19B-20B**) tentang Tata Cara Penggunaan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersumber dari Kegiatan Tertentu (LN RI Tahun 1999 No. 136, TLN RI No. 3871);
6. Peraturan Pemerintah No. 58 Tahun 2002 (**BN No. 6872 hal. 1B-4B**) tentang Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku Pada Departemen Kelautan dan Perikanan di Bidang Jasa Riset Kelautan dan Perikanan (LN RI Tahun 2002 No. 118, TLN RI No. 4241);

7. Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 2006 (**BN No. 7482 hal. 5B-11B**) tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2002 tentang Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku Pada Departemen Kelautan dan Perikanan (LN RI Tahun 2006 No. 45, TLN RI No. 4623);
8. Keputusan Presiden No. 42 Tahun 2002 (**BN No. 6794 hal. 3B-12B**) tentang Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (LN RI Tahun 2002 No. 73, TLN RI No. 4212), sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Presiden No. 72 Tahun 2004 (**BN No. 7124 hal. 2B-3B**) (LN RI Tahun 2004 No. 92, TLN RI No. 4418);
9. Keputusan Presiden No. 20/P Tahun 2005 (**BN No. 7296 hal. 1B**);
10. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. PER.13/M3N/2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Kelautan dan Perikanan.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan:

KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG PERSETUJUAN PENGGUNAAN SEBAGIAN DANA PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK YANG BERASAL DARI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (DI LUAR SUMBER DAYA ALAM PERIKANAN) DI LINGKUNGAN DEPARTEMEN KELAUTAN DAN PERIKANAN.

P E R T A M A :

Menyetujui penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak (Di Luar Sumber Daya Alam Perikanan) Di Lingkungan Departemen Kelautan dan Perikanan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah No. 58 Tahun 2002 dan No. 19 Tahun 2006, yang diterima dari:

1. Badan Riset Kelautan dan Perikanan (BRKP), paling tinggi 93,50% (sembilan puluh tiga koma lima puluh persen) dari realisasi penerimaan negara bukan pajak tahun anggaran bersangkutan, untuk membiayai kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi, pendidikan dan pelatihan, pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu, pelestarian sumber daya alam dan kegiatan operasional, yang meliputi:
 - a. Kajian kebutuhan transportasi laut penghubung gugus pulau-pulau;
 - b. Desain bangunan kapal;
 - c. Analisa bangunan lepas pantai;
 - d. Pelayanan pencarian dan pendeteksian sumber air bersih;
 - e. Jasa konsultasi penelitian arkeologi bawah laut;
 - f. Riset pengembangan wisata bahari;
 - g. Riset efek geologis dan ekologis penambangan pasir laut;
 - h. Penelitian efek fisik oceanografi akibat penambangan pasir laut;
 - i. Riset penataan batas wilayah laut;
 - j. Pemanfaatan naskah hasil pelaksanaan riset;

k. Pelatihan

- k. Pelatihan dan pengembangan karya ilmiah/seminar/iptek dan seni;
 - l. Melaksanakan riset strategis perikanan laut dan samudera;
 - m. Riset budidaya komoditi jaring apung;
 - n. Magang teknologi;
 - o. Perbaikan sarana dan prasarana riset;
 - p. Melaksanakan riset strategis perikanan di perairan umum;
 - q. Melaksanakan riset strategis perikanan budidaya air payau;
 - r. Melaksanakan riset strategis perikanan budidaya air tawar.
2. Badan Pengembangan Sumberdaya Manusia Kelautan dan Perikanan, paling tinggi 97,80 (sembilan puluh tujuh koma delapan puluh persen) dari realisasi penerimaan negara bukan pajak tahun anggaran bersangkutan, untuk membiayai kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi, pendidikan dan pelatihan, pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu, pelestarian sumber daya alam dan kegiatan operasional, yang meliputi:
- a. Pengadaan sarana dan prasarana pendidikan dan pelatihan perikanan;
 - b. Peningkatan profesionalisme tenaga pendidikan dan pelatihan perikanan;
 - c. Proses pendidikan/pengajaran/perkuliahannya (termasuk penyelenggaraan praktek).
3. Pusat Karantina Ikan, paling tinggi 68,90% (enam puluh delapan koma sembilan puluh persen) dari realisasi penerimaan negara bukan pajak tahun anggaran bersangkutan, untuk membiayai kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi, pendidikan dan pelatihan, pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu, pelestarian sumber daya alam dan kegiatan operasional, yang meliputi:
- a. Meningkatkan pelayanan terhadap pemakai jasa karantina ikan;
 - b. Meningkatkan sarana dan prasarana operasional karantina ikan;
 - c. Meningkatkan kinerja dari sumberdaya manusia;
 - d. Meningkatkan akseptabilitas produk perikanan di luar negeri.
4. Direktorat Jenderal Perikanan Budidaya, paling tinggi 78,20% (tujuh puluh delapan koma dua puluh persen) dari realisasi penerimaan negara bukan pajak tahun anggaran bersangkutan, untuk membiayai kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi, pendidikan dan pelatihan, pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu, pelestarian sumber daya alam dan kegiatan operasional, yang meliputi:
- a. Meningkatkan operasional dan produktivitas dalam memberikan pelayanan/jasa kepada masyarakat;
 - b. Memberikan dorongan/motivasi melalui peningkatan sarana pelayanan/jasa dan produksi benih ikan yang dikelola;
 - c. Melengkapi dan meningkatkan pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang kegiatan.
 - d. Meningkatkan kualitas sumberdaya manusia perikanan budidaya.
5. Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, paling tinggi 70,80% (tujuh puluh koma delapan puluh persen) dari realisasi penerimaan negara bukan pajak tahun anggaran bersangkutan, untuk membiayai kegiatan penelitian dan

pengembangan teknologi, pendidikan dan pelatihan, pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu, pelestarian sumber daya alam dan kegiatan operasional, yang meliputi:

- a. Melakukan sosialisasi peraturan perundangan yang berlaku;
- b. Melakukan percepatan pelayanan dengan meningkatkan sumberdaya manusia pelaksanaan pelayanan berupa pelatihan dan kursus;
- c. Melakukan pembinaan, supervisi dan memberdayakan UPT Pelabuhan Perikanan sebagai pelaksanaan awal perijinan usaha perikanan di daerah;
- d. Mengembangkan peralatan dan sistem pelayanan.

KEDUA :

Instansi pengguna yang telah memperoleh persetujuan penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib menyampaikan laporan setiap triwulan mengenai seluruh penerimaan dan penggunaan dana Penerimaan Negara Bukan Pajak kepada Direktorat Jenderal Anggaran dan Direktorat Jenderal Perbendaharaan.

KETIGA :

Sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang telah disetujui sebagaimana dimaksud Diktum PERTAMA disediakan dalam suatu dokumen anggaran tahunan yang berlaku sebagai Surat Keputusan Otorisasi.

KEEMPAT :

Dalam pelaksanaan penyeteroran dan penarikan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, Direktorat Jenderal Perbendaharaan berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Anggaran.

KELIMA :

Penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang telah mendapatkan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA sewaktu-waktu dapat ditinjau kembali oleh Menteri Keuangan.

KEENAM :

Pada saat Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku, Keputusan Menteri Keuangan No. 556/KMK.06/2003 tentang Persetujuan penggunaan sebagian dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berasal dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (Di Luar Sumber Daya Alam Perikanan) Di Lingkungan Departemen Kelautan dan Perikanan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

KETUJUH :

Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 11 April 2007
MENTERI KEUANGAN,
ttd.
SRI MULYANI INDRAMATI

(Y)

RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG NASIONAL TAHUN 2005 - 2025

(Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2007 tanggal 2007)

[Sambungan Business News No. 7425 halaman 11B - 18B]

5. Mengembangkan Potensi Sumber Daya Kelautan.
Arah pembangunan ke depan perlu memerhatikan pendayagunaan dan pengawasan wilayah laut yang sangat luas. Dengan cakupan dan prospek sumber daya kelautan yang sangat luas, arah pemanfaatannya harus dilakukan melalui pendekatan multisektor, integratif, dan komprehensif agar dapat meminimalkan konflik dan tetap menjaga kelestariannya. Di samping itu, mengingat kompleksnya permasalahan dalam pengelolaan sumber daya laut, pesisir, dan pulau-pulau kecil, pendekatan keterpaduan dalam kebijakan dan perencanaan menjadi prasyarat utama dalam menjamin keberlanjutan proses ekonomi, sosial, dan lingkungan. Selain itu, kebijakan dan pengelolaan pembangunan kelautan harus merupakan keterpaduan antara sektor lautan dan daratan serta menyatu dalam strategi pembangunan nasional sehingga kekuatan darat dan laut dapat dimanfaatkan secara optimal untuk kesejahteraan bangsa.
6. Meningkatkan Nilai Tambah atas Pemanfaatan Sumber Daya Alam Tropis yang Unik dan Khas.
Diversifikasi produk dan inovasi pengolahan hasil sumber daya alam terus dikembangkan agar mampu menghasilkan barang dan jasa yang memiliki nilai tambah yang tinggi, termasuk untuk pengembangan mutu dan harga yang bersaing dalam merebut persaingan global. Arah ini harus menjadi acuan bagi pengembangan industri yang berbasis sumber daya alam selain tetap menekankan pada pemeliharaan sumber daya alam yang ada dan sekaligus meningkatkan kualitas dan kuantitasnya. Perhatian khusus diberikan kepada masyarakat lokal agar dapat memperoleh akses yang memadai dan menikmati hasil dari pemanfaatan sumber daya alam yang ada di wilayahnya. Dengan demikian, pembangunan pada masa yang akan datang tidak hanya berlandaskan pada peningkatan pertumbuhan ekonomi semata, melainkan juga berfokus kepada aspek sosial dan lingkungan.
7. Memerhatikan dan Mengelola Keragaman Jenis Sumber Daya Alam yang Ada di Setiap Wilayah.
Kebijakan pengembangan sumber daya alam yang khas pada setiap wilayah dilaksanakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal, mengembangkan wilayah strategis dan cepat tumbuh, serta memperkuat kapasitas dan komitmen daerah untuk mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Peningkatan partisipasi masyarakat akan pentingnya pemanfaatan sumber daya alam dan lingkungan hidup dilakukan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, antara lain melalui pemberdayaan terhadap berbagai institusi sosial dan ekonomi di tingkat lokal, serta pengakuan terhadap hak-hak adat dan ulayat atas sumber daya alam. Pengelolaan sumber daya alam di luar pulau Jawa, terutama di kawasan tertinggal diberikan perhatian khusus agar dapat dikembangkan potensinya untuk percepatan pembangunan wilayah, tetapi tetap mengedepankan aspek keberlanjutan bagi generasi mendatang. Untuk itu, diperlukan tata ruang wilayah yang mantap disertai penegakan agar menjadi pedoman pemanfaatan sumber daya alam yang optimal dan lestari.
8. Mitigasi Bencana Alam Sesuai dengan Kondisi Geologi Indonesia.
Secara geografis Indonesia berada di wilayah pertemuan tiga lempeng tektonik. Kebijakan pembangunan berawasan lingkungan memberikan ruang untuk mengembangkan kemampuan dan penerapan sistem deteksi dini serta sosialisasi dan diseminasi informasi secara dini terhadap ancaman kerawanan bencana alam kepada masyarakat. Untuk itu, perlu ditingkatkan identifikasi dan pemetaan daerah-daerah rawan bencana besar dapat diantisipasi secara dini. Hal itu dapat memberikan manfaat besar bagi masyarakat dan memberikan perlindungan terhadap manusia dan harta benda karena adanya perencanaan wilayah yang peduli/peka terhadap bencana alam.
9. Mengendalikan Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan.
Dalam rangka meningkatkan kualitas lingkungan hidup yang baik perlu penerapan prinsip-prinsip pembangunan yang berkelanjutan secara konsisten di segala bidang. Pembangunan ekonomi diarahkan pada pemanfaatan jasa lingkungan yang ramah lingkungan sehingga tidak mempercepat terjadinya degradasi dan pencemaran lingkungan. Pemulihan dan rehabilitasi kondisi lingkungan hidup diprioritaskan pada upaya peningkatan daya dukung lingkungan dalam menunjang pembangunan berkelanjutan.
10. Meningkatkan Kapasitas Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup.
Kebijakan pengelolaan sumber daya alam perlu didukung oleh peningkatan kelembagaan pengelola sumber daya alam dan lingkungan hidup, penegakan hukum lingkungan yang adil dan tegas serta sistem politik yang kredibel dalam mengendalikan konflik; peningkatan sumber daya manusia yang berkualitas; perluasan penerapan etika lingkungan; serta perkembangan asimilasi sosial budaya yang makin mantap sehingga lingkungan dapat memberikan kenyamanan dan keindahan dalam kehidupan. Selanjutnya, cara pandang terhadap lingkungan hidup yang berawasan etika lingkungan perlu didorong melalui internalisasi ke dalam kegiatan produksi dan konsumsi, dengan cara menanamkan nilai dan etika lingkungan dalam kehidupan sehari-hari termasuk proses pembelajaran sosial, serta pendidikan formal pada semua tingkatan.
11. Meningkatkan Kesadaran Masyarakat untuk Mencintai Lingkungan Hidup.
Kebijakan itu diarahkan terutama bagi generasi muda sehingga tercipta sumber daya manusia yang berkualitas dan peduli terhadap isu sumber daya alam dan lingkungan hidup. Dengan demikian, pada masa yang akan datang mereka mampu berperan sebagai penggerak bagi penerapan konsep pembangunan berkelanjutan dalam kehidupan sehari-hari.

IV.1.7 MEWUJUDKAN INDONESIA MENJADI NEGARA KEPULAUAN YANG MANDIRI, MAJU, KUAT DAN BERBASIS KEPENTINGAN NASIONAL

Pembangunan kelautan pada masa yang akan datang diarahkan pada pola pembangunan berkelanjutan berdasarkan pengelolaan sumber daya laut berbasis ekosistem, yang meliputi aspek-aspek sumber daya manusia dan kelembagaan, politik, ekonomi, lingkungan hidup, sosial budaya, pertahanan keamanan, dan teknologi.

1. Membangkitkan wawasan dan budaya bahari, antara lain, melalui (a) pendidikan dan penyadaran masyarakat tentang kelautan yang dapat diwujudkan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan; (b) melestarikan nilai-nilai budaya serta wawasan bahari serta merevitalisasi hukum adat dan kearifan lokal di bidang kelautan; dan (c) melindungi dan memyosialisasikan peninggalan budaya bawah air melalui usaha preservasi, restorasi, dan konservasi.

2. Meningkatkan dan menguatkan peranan sumber daya manusia di bidang kelautan yang diwujudkan, antara lain, dengan (a) mendorong jasa pendidikan dan pelatihan yang berkualitas di bidang kelautan untuk bidang-bidang ketugulan yang dimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja dan (b) mengembangkan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang kelautan. Selain itu, perlu juga dilakukan peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan.

3. Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal terkait di dalamnya, termasuk kewajiban-kewajiban yang telah digariskan oleh hukum laut *United Nation Convention on the Law Of Sea* (UNCLOS) 1982. Indonesia telah meratifikasi UNCLOS pada tahun 1986 sehingga mempunyai kewajiban, antara lain, (a) menyelesaikan hak dan kewajiban dalam mengelola sumber daya kelautan berdasarkan ketentuan UNCLOS 1982; (b) menyelesaikan penataan batas maritim (perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen); (c) menyelesaikan batas landas kontinen di luar 200 mil laut; (d) menyampaikan laporan data nama geografis sumber daya kelautan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa. Di sisi lain, Indonesia juga perlu pengembangan dan penerapan tata kelola dan kelembagaan nasional di bidang kelautan, yang meliputi (a) pembangunan sistem hukum dan tata pemerintahan yang mendukung ke arah terwujudnya Indonesia sebagai Negara Kepulauan serta (b) pengembangan sistem koordinasi, perencanaan, monitoring, dan evaluasi.

4. Melakukan upaya pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang meliputi (a) peningkatan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan; (b) pengembangan sistem *monitoring, control, and surveillance* (MCS) sebagai instrumen pengamanan sumber daya, lingkungan, dan wilayah kelautan; (c) pengoptimalan pelaksanaan pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan; dan (d) peningkatan koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.

5. Mengembangkan industri kelautan secara sinergi, optimal, dan berkelanjutan yang meliputi (a) perhubungan laut; (b) industri maritim; (c)

perikanan; (d) wisata bahari; (e) energi dan sumber daya mineral; (f) bangunan laut; dan (g) jasa kelautan.

6. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut dilakukan melalui (a) pengembangan sistem mitigasi bencana; (b) pengembangan *early warning system*; (c) pengembangan perencanaan nasional tanggap darurat tumpahan minyak di laut; (d) pengembangan sistem pengendalian hama laut, introduksi spesies asing, dan organisme laut yang menempel pada dinding kapal; serta (e) pengendalian dampak sisa-sisa bangunan dan aktivitas di laut.

7. Meningkatkan kesejahteraan keluarga miskin di kawasan pesisir dilakukan dengan mengembangkan kegiatan ekonomi produktif skala kecil yang mampu memberikan lapangan kerja lebih luas kepada keluarga miskin.

IV.1.8 MEWUJUDKAN INDONESIA YANG BERPERAN AKTIF DALAM PERGAULAN INTERNASIONAL

Melaksanakan keteruban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial merupakan amanat konstitusi yang harus diperjuangkan secara konsisten. Sebagai negara yang besar secara geografis dan jumlah penduduk, Indonesia sesungguhnya memiliki peluang dan potensi untuk mempengaruhi dan membentuk opini internasional dalam rangka memperjuangkan kepentingan nasional. Dalam rangka mewujudkan Indonesia maju, mandiri, adil dan makmur, Indonesia sangat penting untuk berperan aktif dalam politik luar negeri dan kerja sama lainnya baik di tingkat regional maupun internasional, mengingat konstelasi politik dan hubungan internasional lainnya yang terus mengalami perubahan-perubahan yang sangat cepat.

1. Peranan hubungan luar negeri terus ditingkatkan dengan penekananan pada proses pemberdayaan posisi Indonesia sebagai negara, termasuk peningkatan kapasitas dan integritas nasional melalui keterlibatan di organisasi-organisasi internasional, yang dilakukan melalui optimalisasi pemanfaatan diplomasi dan hubungan luar negeri dengan memaknai secara positif berbagai peluang yang menguntungkan bagi kepentingan nasional yang muncul dari perspektif baru dalam hubungan internasional yang dinamis.

2. Penguatan kapasitas dan kredibilitas politik luar negeri dalam rangka ikut serta menciptakan perdamaian dunia, keadilan dalam tata hubungan internasional, dan ikut berupaya mencegah timbulnya pertentangan yang terlalu tajam di antara negara-negara yang berbeda ideologi, dan sistem politik maupun kepentingan agar tidak mengancam keamanan internasional sekaligus mencegah munculnya kekuatan yang terlalu bersifat hegemonik-unilateralistik di dunia.

3. Peningkatan kualitas diplomasi di fora internasional dalam upaya pemeliharaan keamanan nasional, integritas wilayah, dan pengamanan kekayaan sumber daya alam, baik daratan maupun lautan, sertaantisipasi terhadap berbagai isu baru dalam hubungan internasional yang akan ditangani dengan parameter utamanya adalah pencapaian secara optimal kepentingan nasional.

4. Peningkatan

tentang identitas nasional sebagai negara demokrasi dalam tatanan masyarakat internasional; dan meningkatnya pelestarian serta pengembangan kekayaan budaya untuk memperkokoh kedaulatan NKRI berlandaskan falsafah Pancasila.

Indonesia yang adil dan demokratis ditandai dengan meningkatnya keadilan dan penegakan hukum; terciptanya landasan hukum untuk memperkuat kelembagaan demokrasi; meningkatnya kesetaraan gender di berbagai bidang pembangunan; terciptanya landasan bagi upaya penegakan supremasi hukum dan penegakan hak-hak asasi manusia yang bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan tertatanya sistem hukum nasional. Bersama dengan itu, pelayanan kepada masyarakat makin membaik dengan meningkatnya penyelenggaraan desentralisasi dan otonomi daerah yang tercermin dengan terjaminnya konsistensi seluruh peraturan pusat dan daerah dan tidak bertentangan dengan peraturan dan perundang-undangan yang lebih tinggi; serta tertatanya kelembagaan birokrasi dalam mendukung percepatan terwujudnya tata pemerintahan yang baik.

Meningkatnya kesejahteraan masyarakat Indonesia ditandai dengan menurunnya angka pengangguran dan jumlah penduduk miskin sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas; berkurangnya kesenjangan antarwilayah, termasuk meningkatnya pengelolaan pulau-pulau kecil terdepan; meningkatnya kualitas sumber daya manusia, termasuk sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi; dan membaiknya pengelolaan sumber daya alam dan mutu lingkungan hidup. Kondisi itu dicapai dengan mendorong pertumbuhan ekonomi melalui penciptaan iklim yg lebih kondusif, termasuk membaiknya infrastruktur. Percepatan pembangunan infrastruktur lebih didorong melalui peningkatan peran swasta dengan meletakkan dasar-dasar kebijakan dan regulasi serta reformasi dan restrukturisasi kelembagaan, terutama untuk sektor transportasi, energi dan kelistrikan, serta pos dan telematika. Bersama dengan itu dilaksanakan revitalisasi kelembagaan pusat-pusat pertumbuhan yang memiliki lokasi strategis, antara lain kawasan ekonomi khusus (KEK) dan kawasan andalan. Peningkatan kualitas sumber daya manusia, antara lain, ditandai oleh meningkatnya indeks pembangunan manusia (IPM) dan indeks pembangunan gender (IPG) yang diarahkan untuk membangun bangsa yang berkarakter cerdas, adil dan beradab, berkepribadian nasional, tangguh, kompetitif, bermoral, dan berdasarkan falsafah Pancasila yang dicirikan dengan watak dan perilaku manusia dan masyarakat Indonesia yang beragama, beriman, dan bertakwa kepada Tuhan, Yang Maha Esa, berakhlak mulia, berbudi luhur, toleran terhadap keberagaman, bergotong-royong, patriotik, dinamis, dan berorientasi iptek; meningkatkan kualitas dan akses masyarakat terhadap pelayanan pendidikan dan kesehatan; meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan perempuan dan anak; dan mengendalikannya jumlah dan laju pertumbuhan penduduk.

Bersamaan dengan hal tersebut ditingkatkan mitigasi bencana alam sesuai dengan kondisi geologi Indonesia. Pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan didukung oleh meningkatnya kesadaran masyarakat untuk mencintai lingkungan hidup dan menyadari keadaan wilayah yang rawan bencana sehingga makin peduli dan antisipatif. Hal itu didukung oleh pengembangan kelembagaan dan peningkatan kapasitas di setiap tingkatan pemerintahan

pemerintahan

4. Peningkatan efektivitas dan perluasan fungsi jaringan kerjasama yang ada demi membangun kembali solidaritas *Association of South East Asian Nation* (ASEAN) di bidang politik, ekonomi, kebudayaan, dan keamanan menuju terbentuknya komunitas ASEAN yang lebih solid.

5. Pemeliharaan perdamaian dunia melalui upaya peningkatan saling pengertian politik dan budaya, baik antar negara maupun antar masyarakat dunia serta peningkatan kerja sama internasional dalam membangun tatanan hubungan dan kerja sama ekonomi internasional yang lebih seimbang.

6. Penguatan jaringan hubungan dan kerja sama yang produktif antar aktor-aktor negara dan aktor-aktor nonnegara yang menyelenggarakan hubungan luar negeri.

IV. 2 TAHAPAN DAN SKALA PRIORITAS

Untuk mencapai sasaran pokok sebagaimana dimaksud di atas, pembangunan jangka panjang membutuhkan tahapan dan skala prioritas yang akan menjadi agenda dalam rencana pembangunan jangka menengah. Tahapan dan skala prioritas yang ditetapkan mencerminkan urgensi permasalahan yang hendak diselesaikan, tanpa mengabaikan permasalahan lainnya. Oleh karena itu, tekanan skala prioritas dalam setiap tahapan berbeda-beda, tetapi semua itu harus berkesinambungan dari periode ke periode berikutnya dalam rangka mewujudkan sasaran pokok pembangunan jangka panjang.

Setiap sasaran pokok dalam delapan misi pembangunan jangka panjang dapat ditetapkan prioritasnya dalam masing-masing tahapan. Prioritas masing-masing misi dapat diperas kembali menjadi prioritas utama. Prioritas utama menggambarkan makna strategis dan urgensi permasalahan. Atas dasar tersebut, tahapan dan skala prioritas utama dapat disusun sebagai berikut.

IV. 2.1 RPJM ke-1 (2005 - 2009)

Berlandaskan pelaksanaan dan pencapaian pembangunan tahap sebelumnya, RPJM I diarahkan untuk menata kembali dan membangun Indonesia di segala bidang yang ditujukan untuk menciptakan Indonesia yang aman dan damai, yang adil dan demokratis, dan yang tingkat kesejahteraan rakyatnya meningkat.

Indonesia yang aman dan damai ditandai dengan meningkatnya rasa aman dan damai serta terjaganya NKRI berdasarkan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dan Bhinneka Tunggal Ika melalui tertanganinya berbagai kerawanan dan tercapainya landasan pembangunan kemampuan pertahanan nasional, serta meningkatnya keamanan dalam negeri termasuk keamanan sosial sehingga peranan Indonesia dalam menciptakan perdamaian dunia semakin meningkat. Kondisi itu didukung oleh berkembangnya nilai baru yang positif dan produktif pada setiap aspek kehidupan dalam rangka memantapkan budaya nasional, termasuk wawasan dan budaya bahari; menguat dan meluasnya pemahaman

pemerintahan dalam rangka penanggulangan bencana serta diacunya rencana tata ruang secara hierarki dari tingkatan nasional, pulau, provinsi, hingga kabupaten/kota sebagai payung kebijakan spasial semua sektor dalam rangka mencegah dampak kerusakan lingkungan hidup dan meminimalkan dampak bencana.

IV.2.2 RPJM ke-2 (2010 - 2014)

Berlandaskan pelaksanaan, pencapaian, dan sebagai keberlanjutan RPJM ke-1, RPJM ke-2 ditujukan untuk lebih memantapkan penataan kembali Indonesia di segala bidang dengan menekankan upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia termasuk pengembangan kemampuan ilmu dan teknologi serta penguatan daya saing perekonomian.

Kondisi aman dan damai di berbagai daerah Indonesia terus membaik dengan meningkatnya kemampuan dasar pertahanan dan keamanan negara yang ditandai dengan peningkatan kemampuan postur dan struktur pertahanan negara serta peningkatan kemampuan lembaga keamanan negara.

Kondisi itu sejalan dengan meningkatnya kesadaran dan penegakan hukum, tercapainya konsolidasi penegakan supremasi hukum dan penegakan hak asasi manusia, serta kelanjutan penataan sistem hukum nasional. Sejalan dengan itu, kehidupan bangsa yang lebih demokratis semakin terwujud ditandai dengan membaiknya pelaksanaan desentralisasi dan otonomi daerah serta kuatnya peran masyarakat sipil dan partai politik dalam kehidupan bangsa. Posisi penting Indonesia sebagai negara demokrasi yang besar makin meningkat dengan keberhasilan diplomasi di fora internasional dalam upaya pemeliharaan keamanan nasional, integritas wilayah, dan pengamanan kekayaan sumber daya alam nasional. Selanjutnya, kualitas pelayanan publik yang lebih murah, cepat, transparan, dan akuntabel makin meningkat yang ditandai dengan terpenuhinya standar pelayanan minimum di semua tingkatan pemerintah.

Kesejahteraan rakyat terus meningkat ditunjukkan oleh membaiknya berbagai indikator pembangunan sumber daya manusia, antara lain meningkatnya pendapatan per kapita; menurunnya angka kemiskinan dan tingkat pengangguran sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas disertai dengan berkembangnya lembaga jaminan sosial; meningkatnya tingkat pendidikan masyarakat yang didukung dengan pelaksanaan sistem pendidikan nasional yang mantap; meningkatnya derajat kesehatan dan status gizi masyarakat; meningkatnya kesetaraan gender; meningkatnya tumbuh kembang optimal, kesejahteraan, dan perlindungan anak; terkendalinya jumlah dan laju pertumbuhan penduduk; menurunnya kesenjangan kesejahteraan antarindividu, antarkelempok masyarakat, dan antardaerah; dipercepatnya pengembangan pusat-pusat pertumbuhan potensial di luar Jawa; serta makin mantapnya nilai-nilai baru yang positif dan produktif dalam rangka memantapkan budaya dan karakter bangsa.

Daya saing perekonomian meningkat melalui penguatan industri manufaktur sejalan dengan penguatan pembangunan pertanian dan peningkatan pembangunan kelautan dan sumber daya alam lainnya sesuai potensi daerah secara terpadu serta meningkatnya pengembangan ilmu pengetahuan dan

teknologi; percepatan pembangunan infrastruktur dengan lebih meningkatkan kerja sama antara pemerintah dan dunia usaha; peningkatan kualitas dan relevansi pendidikan; serta penataan kelembagaan ekonomi yang mendorong prakarsa masyarakat dalam kegiatan perekonomian. Kondisi itu didukung oleh pengembangan jaringan infrastruktur transportasi, serta pos dan telematika; peningkatan pemanfaatan energi terbarukan, khususnya bioenergi, panas bumi, tenaga air, tenaga angin, dan tenaga surya untuk kelistrikan; serta pengembangan sumber daya air dan pengembangan perumahan dan permukiman. Bersamaan dengan itu, industri kelautan yang meliputi perhubungan laut, industri maritim, perikanan, wisata bahari, energi dan sumber daya mineral dikembangkan secara sinergi, optimal, dan berkelanjutan.

Dalam kerangka pencapaian pembangunan yang berkelanjutan, pengelolaan sumber daya alam dan pelestarian fungsi lingkungan hidup makin berkembang melalui penguatan kelembagaan dan peningkatan kesadaran masyarakat yang ditandai dengan berkembangnya proses rehabilitasi dan konservasi sumber daya alam dan lingkungan hidup yang disertai dengan menguatnya partisipasi aktif masyarakat; terpeliharanya keanekaragaman hayati dan kekhasan sumber daya alam tropis lainnya yang dimanfaatkan untuk mewujudkan nilai tambah, daya saing bangsa, serta modal pembangunan nasional pada masa yang akan datang; mantapnya kelembagaan dan kapasitas antipatif serta penanggulangan bencana di setiap tingkatan pemerintahan; serta terlaksananya pembangunan kelautan sebagai gerakan yang didukung oleh semua sektor. Kondisi itu didukung dengan meningkatnya kualitas perencanaan tata ruang serta konsistensi pemanfaatan ruang dengan mengintegrasikannya ke dalam dokumen perencanaan pembangunan terkait dan penegakan peraturan dalam rangka pengendalian pemanfaatan ruang.

IV.2.3 RPJM ke-3 (2015 - 2019)

Berlandaskan pelaksanaan, pencapaian, dan sebagai keberlanjutan RPJM ke-2, RPJM ke-3 ditujukan untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berlandaskan keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia berkualitas serta kemampuan ilmu dan teknologi yang terus meningkat.

Sejalan dengan kondisi aman dan damai yang makin mantap di seluruh wilayah Indonesia, kemampuan pertahanan nasional dan keamanan dalam negeri makin menguat yang ditandai dengan terbangunnya profesionalisme institusi pertahanan dan keamanan negara serta meningkatnya kecukupan kesejahteraan prajurit serta ketersediaan alat utama sistem persenjataan TNI dan alat utama Polri melalui pemberdayaan industri pertahanan nasional. Kehidupan demokrasi bangsa makin mengakar dalam kehidupan bangsa sejalan dengan makin mantapnya pelemagaan nilai-nilai demokrasi dengan menitikberatkan pada prinsip toleransi, nondiskriminasi dan, kemitraan dan semakin mantapnya pelaksanaan desentralisasi dan otonomi daerah. Kondisi itu mendorong tercapainya penguatan kepemimpinan dan kontribusi Indonesia dalam berbagai kerja sama internasional dalam rangka mewujudkan tatanan dunia yang lebih adil dan damai dalam berbagai aspek kehidupan. Bersamaan dengan itu kesadaran dan penegakan hukum dalam berbagai aspek kehidupan berkembang makin mantap serta profesionalisme aparatur negara di pusat dan daerah makin mampu mendukung pembangunan nasional.

Kesejahteraan

Kesejahteraan rakyat terus membaik, meningkat dibanding dengan tingkat kesejahteraan negara-negara berkembang menengah, dan merata yang didorong oleh meningkatnya pertumbuhan ekonomi yang berkualitas yang disertai terwujudnya lembaga jaminan sosial. Kualitas sumber daya manusia terus membaik ditandai oleh meningkatnya kualitas dan relevansi pendidikan, termasuk yang berbasis keunggulan lokal dan didukung oleh manajemen pelayanannya yang efisien dan efektif; meningkatnya derajat kesehatan dan status gizi masyarakat; meningkatnya kesetaraan gender; meningkatnya tumbuh kembang optimal, serta kesejahteraan dan perlindungan anak; tercapainya kondisi penduduk tumbuh seimbang; dan mantapnya budaya dan karakter bangsa.

Pelaksanaan pembangunan berkelanjutan yang semakin mantap dicerminkan oleh terjalannya daya dukung lingkungan dan kemampuan pemulihan untuk mendukung kualitas kehidupan sosial dan ekonomi secara serasi, seimbang, dan lestari; terus membaiknya pengelolaan dan pendayagunaan sumber daya alam yang diimbangi dengan upaya pelestarian fungsi lingkungan hidup dan didukung oleh meningkatnya kesadaran, sikap mental, dan perilaku masyarakat; serta semakin mantapnya kelembagaan dan kapasitas pemataan ruang di seluruh wilayah Indonesia.

Daya saing perekonomian Indonesia semakin kuat dan kompetitif dengan semakin terpadunya industri manufaktur dengan pertanian, kelautan dan sumber daya alam lainnya secara berkelanjutan; terpenuhinya ketersediaan infrastruktur yang didukung oleh mantapnya kerja sama pemerintah dan dunia usaha, makin selarasnya pembangunan pendidikan, ilmu pengetahuan dan teknologi dan industri serta terlaksananya penataan kelembagaan ekonomi untuk mendorong peningkatan efisiensi, produktivitas, penguasaan dan penerapan teknologi oleh masyarakat dalam kegiatan perekonomian.

Ketersediaan infrastruktur yang sesuai dengan rencana tata ruang ditandai oleh berkembangnya jaringan infrastruktur transportasi; terpenuhinya pasokan tenaga listrik yang handal dan efisien sesuai kebutuhan sehingga elektrifikasi rumah tangga dan elektrifikasi perdesaan dapat tercapai, serta mulai dimanfaatkannya tenaga nuklir untuk pembangkit listrik dengan mempertimbangkan faktor keselamatan secara ketat; terselenggaranya pelayanan pos dan telematika yang efisien dan modern guna terciptanya masyarakat informasi Indonesia; terwujudnya konservasi sumber daya air yang mampu menjaga keberlanjutan fungsi sumber daya air dan pengembangan sumber daya air serta terpenuhinya penyediaan air minum untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat. Selain itu, pengembangan infrastruktur perdesaan akan terus dikembangkan, terutama untuk mendukung pembangunan pertanian. Sejalan dengan itu, pemenuhan kebutuhan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana pendukung bagi seluruh masyarakat terus meningkat karena didukung oleh sistem pembiayaan perumahan jangka panjang dan berkelanjutan, efisien, dan akuntabel. Kondisi itu semakin mendorong terwujudnya kota tanpa permukiman kumuh.

IV.2.4 RPJM ke-4 (2020 - 2024)

Berlandaskan pelaksanaan, pencapaian, dan sebagai keberlanjutan RPJM ke-3, RPJM ke-4 ditujukan untuk mewujudkan masyarakat Indonesia

yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui peningkatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing.

Kelembagaan politik dan hukum telah tercipta ditandai dengan terwujudnya konsolidasi demokrasi yang kokoh dalam berbagai aspek kehidupan politik serta supremasi hukum dan penegakan hak-hak asasi manusia; terwujudnya rasa aman dan damai bagi seluruh rakyat; serta terjalannya keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan kedaulatan negara dari ancaman, baik dari dalam negeri maupun luar negeri. Kondisi itu didukung oleh mantapnya kemampuan pertahanan dan keamanan negara yang ditandai oleh terwujudnya TNI yang profesional dengan komponen cadangan dan pendukung pertahanan yang kuat; terwujudnya sinergi kinerja antara POLRI dan partisipasi masyarakat dalam bidang keamanan, intelijen, dan kontra intelijen yang efektif yang disertai kemampuan industri pertahanan yang handal; terwujudnya sistem hukum nasional yang mantap yang bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam mendorong supremasi hukum; terwujudnya tata pemerintahan yang baik, bersih dan berwibawa yang berdasarkan hukum, serta birokrasi yang profesional dan netral; terwujudnya masyarakat sipil, masyarakat politik, dan masyarakat ekonomi yang mandiri, serta terwujudnya kemandirian nasional dalam konstelasi global.

Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat ditunjukkan oleh malin tinggi dan meratanya tingkat pendapatan masyarakat dengan jangkauan lembaga jaminan sosial yang lebih menyeluruh; mantapnya sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing, antara lain ditandai oleh meningkat dan meratanya akses, tingkat kualitas, dan relevansi pendidikan seiring dengan makin efisien dan efektifnya manajemen pelayanan pendidikan; meningkatnya kemampuan Iptek; meningkatnya derajat kesehatan dan status gizi masyarakat; meningkatnya tumbuh kembang optimal, kesejahteraan dan perlindungan anak; dan terwujudnya kesetaraan gender; bertahannya kondisi dan penduduk tumbuh seimbang. Sejalan dengan tingkat kemajuan bangsa, sumber daya manusia Indonesia diharapkan berkarakter cerdas, tangguh, kompetitif, berakhlak mulia, bermoral berdasarkan falsafah Pancasila yang dicirikan dengan watak dan perilaku manusia dan masyarakat Indonesia yang beragama, beriman, dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, berbudi luhur, toleran terhadap keberagaman, bergotong royong, patriotik, dinamis dan berorientasi Iptek. Kesadaran, sikap mental, dan perilaku masyarakat makin mantap dalam pengelolaan sumber daya alam, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup untuk menjaga kenyamanan dan kualitas kehidupan sehingga masyarakat mampu berperan sebagai penggerak bagi konsep pembangunan berkelanjutan dalam kehidupan sehari-hari.

Struktur perekonomian makin maju dan kokoh ditandai dengan daya saing perekonomian yang kompetitif dan berkembangnya keterpaduan antara industri, pertanian, kelautan dan sumber daya alam, dan sektor jasa. Lembaga dan pranata ekonomi telah tersusun, tertata, serta berfungsi dengan baik. Kondisi itu didukung oleh keterkaitan antara pelayanan pendidikan, dan kemampuan Iptek yang makin maju sehingga mendorong perekonomian yang

efisien

BAB V
P E N U T U P

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 yang berisi visi, misi, dan arah pembangunan nasional merupakan pedoman bagi pemerintah dan masyarakat di dalam penyelenggaraan pembangunan nasional 20 tahun ke depan.

RPJPN ini juga menjadi acuan di dalam penyusunan RPJP Daerah dan menjadi pedoman bagi calon Presiden dan calon Wakil Presiden dalam menyusun visi, misi, dan program prioritas yang akan menjadi dasar dalam penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) lima tahunan dan Rencana Kerja Pemerintah (RKRP). Keberhasilan pembangunan nasional dalam mewujudkan visi **Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur** perlu didukung oleh (1) komitmen dari kepemimpinan nasional yang kuat dan demokratis; (2) konsistensi kebijakan pemerintah; (3) keberpihakan kepada rakyat; dan (4) peran serta masyarakat dan dunia usaha secara aktif.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttt.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

(Dm)

DAFTAR DAN SANKSI ATAS WAJIB PAJAK YANG DIDUGA MENERBITKAN FAKTUR PAJAK TIDAK SAH
(Surat Edaran Dirjen Pajak Nomor SE-27/PJ.52/2003 tanggal 27 Oktober 2003)

DIREKTUR JENDERAL PAJAK,

Sehubungan dengan banyaknya pertanyaan mengenai Wajib Pajak yang diduga menerbitkan Faktur Pajak tidak sah dan pengamanan penerimaan pajak serta mencegah pengkreditan Faktur Pajak tidak sah, maka dengan ini ditegaskan hal-hal sebagai berikut:

1. Yang dimaksud dengan Faktur Pajak tidak sah adalah:
 - a. Faktur Pajak yang diterbitkan atas suatu transaksi oleh Wajib Pajak yang belum dikukuhkan sebagai Pengusaha Kena Pajak.
 - b. Faktur Pajak yang diterbitkan oleh Wajib Pajak yang alamatnya tidak diketahui atau tidak dikenal.
 - c. Faktur Pajak yang diterbitkan oleh Wajib Pajak yang menggunakan nama, NPWP dan Nomor Pengukuhan PKP milik orang pribadi atau badan lain.
 - d. Faktur Pajak yang secara formal memenuhi ketentuan pasal 13 (5) Undang-undang PPN, tetapi tidak memenuhi secara material yaitu tidak ada penyerahan barang dan atau uang, atau barang tidak diserahkan kepada pembeli sebagaimana tertera pada Faktur Pajak.
2. Daftar Wajib Pajak yang diduga telah menerbitkan Faktur Pajak tidak sah sebagaimana dimaksud pada butir 1, terlampir di dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak ini yang merupakan kompilasi laporan dari Kantor Pelayanan Pajak yang diterima Direktorat PPN dan PTLL sampai dengan 31 Agustus 2003 sebagai tindak lanjut SE-04/PJ.52/2003 tanggal 8 Januari 2003.
3. Terhadap Wajib Pajak yang termasuk di dalam daftar pada lampiran surat edaran ini agar dilakukan pemeriksaan dengan tetap memperhatikan Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-01/PJ.7/2002 tanggal 19 Februari 2002 (**BN No. 6735 hal. 1B-7B**) tentang Kebijakan Pemeriksaan Pajak Pertambahan Nilai dan PPh BM, dan Surat

Demikian agar dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab.

DIREKTUR JENDERAL,

ttt

HADI POERNOMO

Catatan Redaksi:

Lampiran tidak diperoleh.

(Grt)

LANGKAH-LANGKAH PENANGANAN ATAS PENERBITAN DAN PENGGUNAAN FAKTUR PAJAK TIDAK SAH (FIKTIF) (Surat Edaran Dirjen Pajak Nomor SE-29/PJ.53/2003 tanggal 4 Desember 2003)

DIREKTUR JENDERAL PAJAK,

Sehubungan dengan semakin banyaknya jawaban atas permintaan konfirmasi Faktur Pajak yang menyatakan bahwa Faktur Pajak yang dimintakan konfirmasi diindikasikan sebagai Faktur Pajak yang tidak sah (fiktif), maka dalam rangka tertib administrasi dan pengamanan penerimaan PPN serta mencegah penerbitan dan penggunaan Faktur Pajak fiktif, dengan ini ditegaskan hal-hal sebagai berikut:

1. Yang dimaksud dengan Faktur Pajak fiktif antara lain adalah:
 - a. Faktur Pajak yang diterbitkan oleh Pengusaha yang belum dikukuhkan sebagai Pengusaha Kena Pajak (PKP).
 - b. Faktur Pajak yang diterbitkan oleh Pengusaha dengan menggunakan nama, NPWP dan Nomor Pengukuhan PKP orang pribadi atau badan lain.
 - c. Faktur Pajak yang digunakan oleh PKP yang tidak diterbitkan oleh PKP penerbit.
 - d. Faktur Pajak yang secara formal memenuhi ketentuan Pasal 13 ayat (5) Undang-undang PPN, tetapi tidak memenuhi secara material yaitu tidak ada penyerahan barang dan atau uang atau barang tidak diserahkan kepada pembeli sebagaimana tertera pada Faktur Pajak.
 - e. Faktur Pajak yang diterbitkan oleh PKP yang identitasnya tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya.
2. Faktur Pajak yang sesuai dengan ketentuan Undang-undang PPN dapat berupa:
 - a. Faktur Pajak Standar.
 - b. Faktur Pajak Sederhana sesuai Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor KEP-524/PJ./2000 tentang Syarat-syarat Faktur Pajak Sederhana sebagaimana telah diubah dengan KEP-425/PJ./2001 (**BN No. 6633 hal. 17B**).
 - c. Dokumen-dokumen tertentu yang diperlakukan sebagai Faktur Pajak Standar sesuai Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor KEP-522/PJ./2000 tentang Dokumen-dokumen Tertentu Yang Diperlakukan Sebagai Faktur Pajak Standar sebagaimana telah diubah dengan KEP-312/PJ./2001 (**BN No. 6628 hal. 12B**), antara lain:
 - Pemberitahuan Impor Barang (PIB) yang dilampiri Surat Setoran Pajak dan atau bukti pungutan pajak oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk impor Barang Kena Pajak;
 - Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang telah difiat muat oleh pejabat yang berwenang dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan dilampiri dengan invoice yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan PEB tersebut;
 - Surat Setoran Pajak untuk pembayaran Pajak Pertambahan Nilai atas pemanfaatan Barang Kena Pajak tidak berwujud atau Jasa Kena Pajak dari Luar Daerah Pabean.
3. Wajib Pajak yang perlu diwaspadai yang diindikasikan sebagai penerbit atau pengguna Faktur Pajak fiktif antara lain:
 - a. Wajib Pajak yang menyampaikan SPT Masa PPN, tetapi elemen data SPT beserta lampirannya tidak dapat direkam karena Wajib Pajak tersebut tidak terdaftar sebagai PKP pada Master File Lokal.
 - b. Wajib Pajak yang sering pindah alamat atau selalu mengajukan permohonan perpindahan alamat atau tempat kedudukan atau permohonan perpindahan lokasi tempat terdaftar (Kantor Pelayanan Pajak).
 - c. Wajib Pajak Non Efektif (NE) tiba-tiba aktif dan mempunyai jumlah penyerahan yang cukup besar tiap bulannya.
 - d. Wajib Pajak yang baru berdiri langsung mempunyai jumlah penyerahan besar, tetapi kurang bayarnya relatif kecil.
 - e. Wajib Pajak-Wajib Pajak yang pengurus dan komisarisnya terdiri dari orang yang sama.
 - f. Wajib Pajak-Wajib Pajak yang Akta Pendirian badan hukumnya disahkan oleh Notaris yang sama dan pendiriannya pada waktu yang bersamaan atau berdekatan, demikian juga dengan Nomor Akta.
 - g. Wajib Pajak yang melaporkan jumlah penyerahan yang tidak sebanding dengan jumlah modal atau jumlah harta perusahaan.
 - h. Wajib Pajak yang melakukan pembetulan SPT Masa PPN yang mengakibatkan jumlah penyerahan yang terutang PPN (Pajak Keluaran) menjadi besar dan atau jumlah Pajak Masukan menjadi besar.
Contoh kasus :
Faktur Pajak yang semula dinyatakan batal melalui SPT Masa PPN digunakan lagi untuk transaksi kepada pihak lain sehingga Pajak Keluarannya menjadi tinggi, untuk mengimbangnya Wajib Pajak menambah nilai Pajak Masukan yang dapat dikreditkan sedemikian rupa sehingga hasil akhirnya tidak mengubah nilai Pajak Pertambahan Nilai kurang bayar yang telah dilaporkan.
 - i. Wajib Pajak melakukan kegiatan usaha perdagangan dan melakukan penyerahan Barang Kena Pajak yang sangat beragam sehingga tidak diketahui dengan pasti core business Wajib Pajak tersebut.
 - j. Wajib Pajak yang jumlah pajak-kurang bayar-nya relatif kecil jika dibandingkan dengan jumlah penyerahan yang terutang Pajak Pertambahan Nilai.
 - k. Wajib Pajak tidak tertib atau tidak pernah melaporkan kewajiban perpajakan Pajak Penghasilan Pasal 21, 23 dan 25.
 - l. Wajib Pajak yang melakukan rekayasa pembukuan.
 - m. Wajib Pajak yang alamatnya tidak ditemukan, begitupula alamat pengurusnya.
 - n. Wajib Pajak yang jumlah penyerahannya besar, namun PPh Pasal 21 nya kecil.
 - o. Wajib Pajak yang SPT Masa PPN-nya Lebih Bayar dan dikompensasi terus menerus, dan begitu dilakukan pemeriksaan tidak ditemukan adanya persediaan.
4. Langkah-langkah yang harus dilakukan oleh Kantor Pelayanan Pajak (KPP):
 - a. Agar dalam rangka permohonan PKP baru, petugas Pemeriksaan Lapangan harus mempunyai keyakinan terhadap kebenaran tempat usaha Wajib Pajak, apabila Wajib Pajak hanya menyewa tempat usaha, maka petugas harus mempunyai keyakinan terhadap alamat dari pengurus perusahaan (dewan direksi) dan dewan komisaris.

Pasal 1

Ketentuan mengenai Pengenaan Biaya Tahunan atas Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian diatur dalam Peraturan Nomor II.J.1 sebagaimana dimuat dalam Lampiran Keputusan ini.

Pasal 2

Pengenaan biaya tahunan atas Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian diatur dalam Peraturan Nomor II.J.1 sebagaimana dimuat dalam Lampiran Keputusan ini mulai berlaku atas pendapatan usaha tahun 2007.

Pasal 3

Biaya tahunan atas Bursa Efek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 tidak dikenakan kepada PT Bursa Efek Surabaya atas pendapatan usaha tahun 2007.

Pasal 4

Penyetoran biaya tahunan oleh Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian untuk periode 3 (tiga) bulan pertama tahun 2007 wajib dilaksanakan bersamaan dengan penyetoran biaya tahunan untuk periode 3 (tiga) bulan berikutnya, yaitu paling lambat tanggal 15 Juli 2007.

Pasal 5

Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di : Jakarta
pada tanggal : 13 Juni 2007
Ketua Badan Pengawas Pasar Modal
dan Lembaga Keuangan
ttd.

A. Fuad Rahmany
NIP 060063058

LAMPIRAN

PERATURAN NOMOR II.J.1: PENGENAAN BIAYA TAHUNAN ATAS BURSA EFEK, LEMBAGA KLIRING DAN PENJAMINAN, SERTA LEMBAGA PENYIMPANAN DAN PENYELESAIAN

1. Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dikenakan biaya tahunan masing-masing sebesar 7,5% (tujuh koma lima perseratus) dari pendapatan usaha tahun berjalan berdasarkan laporan realisasi anggaran.
2. Biaya tahunan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 wajib disetorkan oleh Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian ke Kas Negara setiap 3 (tiga) bulan paling lambat pada setiap tanggal 15 bulan April, Juli, Oktober tahun berjalan, dan Januari tahun berikutnya.

3. Biaya tahunan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 merupakan penerimaan negara dan disetor ke Kas Negara dengan menggunakan formulir Surat Setoran Penerimaan Negara Bukan Pajak (SSBP) dengan kode MAP 423483 dan asli lembar ke-5 (kelima) bukti penyetoran ke Kas Negara tersebut wajib segera disampaikan ke Bapepam dan LK.
4. Dalam hal terdapat kekurangan pembayaran terhadap penerimaan negara sebagaimana dimaksud dalam angka 3, Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian wajib melakukan pembayaran atas kekurangan pembayaran tersebut paling lama pada periode pembayaran bulan April tahun berikutnya.
5. Dalam hal terdapat kelebihan pembayaran terhadap penerimaan negara sebagaimana dimaksud dalam angka 3, maka kelebihan pembayaran tersebut diperhitungkan sebagai pembayaran di muka atas penerimaan negara yang terutang dari Bursa Efek, Lembaga Kliring dan Penjaminan, serta Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian pada periode berikutnya.
6. Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam angka 2 dan angka 4, penyetoran biaya tahunan atau kekurangan pembayaran tidak dilakukan, Bapepam dan LK memberikan surat teguran pertama untuk segera melunasi biaya tersebut ditambah denda berupa bunga selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sejak ditetapkannya surat teguran pertama.
7. Besarnya denda sebagaimana dimaksud dalam angka 6 ditetapkan sebesar 2% (dua perseratus) per bulan dari kewajiban yang harus disetor.
8. Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada surat teguran pertama sebagaimana dimaksud dalam angka 6 telah lewat, maka Bapepam dan LK memberikan surat teguran kedua dengan jangka waktu pelunasan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sejak ditetapkannya surat teguran kedua.
9. Apabila jangka waktu yang diberikan dalam surat teguran kedua sebagaimana dimaksud dalam angka 8 telah lewat, maka kewajiban sebagaimana dimaksud dalam angka 6 tersebut dikategorikan sebagai piutang macet yang pengurusannya dilimpahkan kepada Panitia Urusan Piutang Negara (PUPN)/Direktorat Jenderal Kekayaan Negara.
10. Dengan tidak mengurangi ketentuan pidana di bidang Pasar Modal, Bapepam dan LK dapat mengenakan sanksi terhadap setiap Pihak yang melanggar ketentuan peraturan ini termasuk Pihak yang menyebabkan terjadinya pelanggaran tersebut.

Ditetapkan di : Jakarta
pada tanggal : 13 Juni 2007
Ketua Badan Pengawas Pasar Modal
dan Lembaga Keuangan
ttd.

A. Fuad Rahmany
NIP 060063058

(Nr)

PERKERETAAPIAN

(Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tanggal 25 April 2007)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 (*BN No. 5267 hal. 1B-5B dst*) tentang Perkeretaapian (LN RI Tahun 1992 Nomor 47, TLN RI Nomor 3479) tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c perlu dibentuk Undang-Undang tentang Perkeretaapian;

Mengingat :

Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 20 Undang-Undang Dasar Negara Republik Tahun 1945 (*BN No. 7137 hal. 1B-7B*);

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan:

UNDANG-UNDANG TENTANG PERKERETAAPIAN.

BAB I KETENTUAN UMUM Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
2. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

3. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
4. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
5. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
6. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
7. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.
8. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
9. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.
10. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.
11. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.
12. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
13. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
14. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
15. Awak Sarana Perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian selama perjalanan kereta api.
16. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
17. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
18. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
19. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
20. Pemerintah Daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
21. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

BAB II

BAB II
ASAS DAN TUJUAN
Pasal 2

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;
- b. asas keadilan;
- c. asas keseimbangan;
- d. asas kepentingan umum;
- e. asas keterpaduan;
- f. asas kemandirian;
- g. asas transparansi;
- h. asas akuntabilitas; dan
- i. asas berkelanjutan.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

BAB III
TATANAN PERKERETAAPIAN
Pasal 4

Kereta api menurut jenisnya terdiri atas:

- a. kereta api kecepatan normal;
- b. kereta api kecepatan tinggi;
- c. kereta api monorel;
- d. kereta api motor induksi linear;
- e. kereta api gerak udara;
- f. kereta api levitasi magnetik;
- g. trem; dan
- h. kereta gantung.

Pasal 5

- (1) Perkeretaapian menurut fungsinya terdiri atas:
 - a. perkeretaapian umum; dan
 - b. perkeretaapian khusus.
- (2) Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. perkeretaapian perkotaan; dan
 - b. perkeretaapian antarkota.
- (3) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b hanya digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.

Pasal 6

- (1) Tatanan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a meliputi:
 - a. perkeretaapian nasional;
 - b. perkeretaapian provinsi; dan
 - c. perkeretaapian kabupaten/kota.
- (2) Tatanan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan satu kesatuan sistem perkeretaapian yang disebut tatanan perkeretaapian nasional.
- (3) Sistem perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus terintegrasi dengan moda transportasi lainnya.

Pasal 7

- (1) Untuk mewujudkan tatanan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), ditetapkan rencana induk perkeretaapian.
- (2) Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. rencana induk perkeretaapian nasional;
 - b. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
 - c. rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 8

- (1) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a disusun dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional; dan
 - b. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya.
- (2) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi nasional.
- (3) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
 - a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
 - b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan;
 - c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian nasional;
 - d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian nasional; dan
 - e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 9

- (1) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b disusun dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional;
 - b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
 - c. rencana induk perkeretaapian nasional; dan
 - d. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran provinsi.
- (2) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi provinsi.
- (3) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
 - a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian provinsi dalam keseluruhan moda transportasi;
 - b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran provinsi;
 - c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian provinsi;
 - d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian provinsi; dan
 - e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 10

- (1) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c disusun dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional;
 - b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
 - c. rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota;
 - d. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
 - e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran kabupaten/kota.

- (2) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi kabupaten/kota.
- (3) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sekurang-kurangnya memuat:
- arah kebijakan dan peranan perkeretaapian kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi;
 - prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran kabupaten/kota;
 - rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian kabupaten/kota;
 - rencana kebutuhan sarana perkeretaapian kabupaten/kota; dan
 - rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 11

Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) ditetapkan oleh:

- Pemerintah untuk rencana induk perkeretaapian nasional;
- pemerintah provinsi untuk rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
- pemerintah kabupaten/kota untuk rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 12

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis kereta api dan penyusunan rencana induk perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IV

PEMBINAAN

Pasal 13

- Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- Pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - pengaturan;
 - pengendalian; dan
 - pengawasan.
- Arah pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, dan teratur, serta efisien.
- Sasaran pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Pasal 14

- Pembinaan perkeretaapian nasional dilaksanakan oleh Pemerintah yang meliputi:
 - penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian nasional, provinsi, dan kabupaten/kota;
 - penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
 - penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;

- penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian provinsi, dan kabupaten/kota;
- penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
- penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;

- Pembinaan perkeretaapian provinsi dilaksanakan oleh pemerintah provinsi yang meliputi:

- penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian provinsi, dan kabupaten/kota;
- penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
- penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;

- Pembinaan perkeretaapian kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota yang meliputi:

- penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian kabupaten/kota;
- penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
- penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;

Pasal 15

Dalam melakukan pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, Pemerintah dan Pemerintah Daerah harus mengintegrasikan perkeretaapian dengan moda transportasi lainnya.

Pasal 16

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V

PENYELENGGARAAN

Pasal 17

- Penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a berupa penyelenggaraan:
 - prasarana perkeretaapian; dan/atau
 - sarana perkeretaapian.
- Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b berupa penyelenggaraan:
 - prasarana perkeretaapian; dan
 - sarana perkeretaapian.

Pasal 18

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan :

- pembangunan prasarana;
- pengoperasian prasarana;
- perawatan prasarana; dan
- pengusahaan prasarana.

Pasal 19

Pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf a wajib:

- berpedoman pada ketentuan rencana induk perkeretaapian; dan
- memenuhi persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.

Pasal 20

Pengoperasian prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.

Pasal 21

Perawatan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf c wajib:

- a. memenuhi standar perawatan prasarana perkeretaapian; dan
- b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang prasarana perkeretaapian.

Pasal 22

Pengusahaan prasarana perkeretaapian umum dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria perkeretaapian.

Pasal 23

- (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- (2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Pasal 24

- (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) wajib memiliki:
 - a. izin usaha;
 - b. izin pembangunan; dan
 - c. izin operasi.
- (2) Izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh pemerintah.
- (3) Izin pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.
- (4) Izin operasi prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.
- (5) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c diberikan oleh:
 - a. Pemerintah untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi;
 - b. pemerintah provinsi untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah; dan
 - c. pemerintah kabupaten/kota untuk penyelenggaraan perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi pemerintah provinsi dan persetujuan Pemerintah.

Pasal 25

Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) huruf b meliputi kegiatan:

- a. pengadaan sarana;
- b. pengoperasian sarana;
- c. perawatan sarana; dan
- d. pengusahaan sarana.

Pasal 26

Pengadaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a harus memenuhi persyaratan teknis sarana perkeretaapian.

Pasal 27

Pengoperasian sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian.

Pasal 28

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, dan pencabutan izin operasi.

Pasal 29

Perawatan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf c wajib:

- a. memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian; dan
- b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang sarana perkeretaapian.

Pasal 30

Pengusahaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf d dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria sarana perkeretaapian.

Pasal 31

- (1) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- (2) Dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian.

Pasal 32

- (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 wajib memiliki:
 - a. izin usaha; dan
 - b. izin operasi.
- (2) Izin usaha penyelenggara sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh Pemerintah.
- (3) Izin operasi sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan oleh:
 - a. Pemerintah untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi dan batas wilayah negara;
 - b. pemerintah provinsi untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
 - c. pemerintah kabupaten/kota untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota.

Pasal 33

- (1) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.
- (2) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki:
 - a. izin pengadaan atau pembangunan; dan
 - b. izin operasi.
- (3) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis prasarana dan sarana perkeretaapian.
- (4) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh :
 - a. Pemerintah untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan-jalurnya melintasi batas wilayah provinsi dan batas wilayah negara;
 - b. pemerintah provinsi untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah; dan
 - c. pemerintah kabupaten/kota untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi pemerintah provinsi dan persetujuan Pemerintah.

Pasal 34

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan perkeretaapian umum dan penyelenggaraan perkeretaapian khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI

PRASARANA PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 35

- (1) Prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi :
 - a. jalur kereta api;
 - b. stasiun kereta api; dan
 - c. fasilitas operasi kereta api.
- (2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api.
- (3) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani:
 - a. naik turun penumpang;
 - b. bongkar muat barang; dan/atau
 - c. keperluan operasi kereta api.
- (4) Fasilitas operasi kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan peralatan untuk pengoperasian perjalanan kereta api.

Bagian Kedua

Jalur Kereta Api

Pasal 36

- Jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a meliputi:
- a. ruang manfaat jalur kereta api;
 - b. ruang milik jalur kereta api; dan
 - c. ruang pengawasan jalur kereta api.

Pasal 37

- (1) Ruang manfaat jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a terdiri atas jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang di kiri, kanan, atas, dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya.
- (2) Jalan rel sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berada:
 - a. pada permukaan tanah;
 - b. di bawah permukaan tanah; dan
 - c. di atas permukaan tanah.

Pasal 38

Ruang manfaat jalur kereta api diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api dan merupakan daerah yang tertutup untuk umum.

Pasal 39

- (1) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari sisi terluar jalan rel beserta bidang tanah di kiri dan kanannya yang digunakan untuk konstruksi jalan rel termasuk bidang tanah untuk penempatan fasilitas operasi kereta api dan bangunan pelengkap lainnya.
- (2) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah yang masuk terowongan diukur dari sisi terluar konstruksi terowongan.
- (3) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah yang berada di jembatan diukur dari sisi terluar konstruksi jembatan.

Pasal 40

Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel di bawah permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf b diukur dari sisi terluar konstruksi bangunan jalan rel di bawah permukaan tanah termasuk fasilitas operasi kereta api.

Pasal 41

Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel di atas permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf c diukur dari sisi terluar dari konstruksi jalan rel atau sisi terluar yang digunakan untuk fasilitas operasi kereta api.

Pasal 42

- (1) Ruang milik jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf b adalah bidang tanah di kiri dan di kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel.
- (2) Ruang milik jalur kereta api di luar ruang manfaat jalur kereta api dapat digunakan untuk keperluan lain atas izin dari pemilik jalur dengan ketentuan tidak membahayakan konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi kereta api.

Pasal 43

- (1) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api.

- (2) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak di bawah permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf b diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan serta bagian bawah dan atas ruang manfaat jalur kereta api.
- (3) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak di atas permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf c diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api.

Pasal 44

Ruang pengawasan jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf c adalah bidang tanah atau bidang lain di kiri dan di kanan ruang milik jalur kereta api untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api.

Pasal 45

Batas ruang pengawasan jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah milik jalan kereta api.

Pasal 46

- (1) Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (2) Tanah di ruang pengawasan jalur kereta api dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain dengan ketentuan tidak membahayakan operasi kereta api.

Pasal 47

Penyelenggara prasarana perkeretaapian harus memasang tanda batas daerah manfaat jalur kereta api.

Pasal 48

- (1) Untuk keperluan pengoperasian dan perawatan, jalur kereta api umum dikelompokkan dalam beberapa kelas.
- (2) Pengelompokan kelas jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
- kecepatan maksimum yang diizinkan;
 - beban gandar maksimum yang diizinkan; dan
 - frekuensi lalu lintas kereta api.

Pasal 49

- (1) Jalur kereta api untuk perkeretaapian umum membentuk satu kesatuan jaringan jalur kereta api.
- (2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- jaringan jalur kereta api nasional yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian nasional;
 - jaringan jalur kereta api propinsi yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian propinsi; dan
 - jaringan jalur kereta api kabupaten/kota yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 50

- (1) Jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 yang diselenggarakan oleh beberapa penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat saling bersambungan, bersinggungan, atau terpisah.

- (2) Pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api yang bersambungan atau bersinggungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan atas dasar kerja sama antarpemselenggara prasarana perkeretaapian.
- (3) Dalam hal penyelenggaraan jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dioperasikan oleh pihak lain, penyelenggaraannya harus dilakukan atas dasar kerja sama antara penyelenggara prasarana dan pihak lain tersebut.
- (4) Satu jalur kereta api untuk perkeretaapian umum dapat digunakan oleh beberapa penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 51

- (1) Jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi satu provinsi ditetapkan oleh Pemerintah.
- (2) Jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) wilayah kabupaten/kota dalam provinsi ditetapkan oleh pemerintah provinsi.
- (3) Jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam wilayah kabupaten/kota ditetapkan oleh pemerintah kabupaten/kota.

Pasal 52

- (1) Jalur kereta api khusus dapat disambungkan pada jaringan jalur kereta api umum.
- (2) Jalur kereta api khusus dapat disambungkan pada jaringan jalur kereta api khusus lainnya.
- (3) Penyambungan jalur kereta api khusus pada jaringan jalur kereta api umum dan jalur kereta api khusus dengan jaringan jalur kereta api khusus lainnya harus mendapat izin dari pemerintah sesuai dengan tingkat kewenangannya.

Pasal 53

Ketentuan lebih lanjut mengenai jalur kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga Stasiun Kereta Api

Pasal 54

- (1) Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf a sekurang-kurangnya dilengkapi dengan fasilitas:
- keselamatan;
 - keamanan;
 - kenyamanan;
 - naik turun penumpang;
 - penyandang cacat;
 - kesehatan; dan
 - fasilitas umum.
- (2) Stasiun kereta api untuk keperluan bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf b dilengkapi dengan fasilitas:
- keselamatan;
 - keamanan;
 - bongkar muat barang; dan
 - fasilitas umum.
- (3) Untuk kepentingan bongkar muat barang di luar stasiun dapat dibangun jalan rel yang menghubungkan antara stasiun dan tempat bongkar muat barang.
- (4) Stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf c harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kepentingan pengoperasian kereta api.