



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

RISALAH

**RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM KOMISI V DPR RI
DENGAN ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO),
ORGANISASI ANGKUTAN DARAT (ORGANDA), ASOSIASI LOGISTIK
INDONESIA (ALI), ASOSIASI PERUSAHAAN JASA PENGIRIMAN
EKSPRES INDONESIA (ASPERINDO), DAN ASOSIASI KAROSERI
INDONESIA (ASKARINDO)**

**(RANCANGAN UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN
JALAN)**

- Tahun Sidang : 2021-2022
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDPU
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 15 Juni 2022
Waktu : Pukul 13.00 s.d. 15.30 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Ir. Ridwan Bae (F-P. GOLKAR) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : Masukan *stakeholder* terhadap Jasa Transportasi Darat
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
37 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
8 dari 11 orang Anggota
 1. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
 2. Mochamad Herviano
 3. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
 4. Sukur H. Nababan, S.T.
 5. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
 6. Sri Rahayu
 7. H. Irmadi Lubis
 8. Ir. Effendi Sianipar
 9. Harvey B. Malaihollo
 2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
7 dari 8 orang Anggota
 1. Ir. Ridwan Bae
 2. Drs. Hamka B Kady, M.S.

3. Cen Sui Lan
4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
6. Ilham Pangestu
7. Muhammad Fauzi, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)

3 dari 7 orang Anggota

1. Sudewo, S.T., M.T.
2. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.
3. Ir. Sumail Abdullah

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
1 dari 6 orang Anggota

1. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)

5 dari 6 orang Anggota

1. H. Ruslan M. Daud
2. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
3. Sofyan Ali, S.H.
4. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
5. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
5 dari 5 orang Anggota

1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
2. Willem Wandik, S.Sos.
3. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
4. Lasmi Indaryani, S.E.
5. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)

2 dari 5 orang Anggota

1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
2. KH. Toriq Hidayat, Lc.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)

4 dari 5 orang Anggota

1. H.A. Bakri H. M., S.E.
2. Athari Ghauthi Ardi
3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
4. H. Boyman Harun, S.H.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)
1 dari 2 orang Anggota
1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO)/ Drs. Gemilang Tarigan, M.B.A.
2. Ketua Umum Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA)/ Adrianto Djokosoetono, S.T., M.B.A.
3. Ketua Asosiasi Logistik Indonesia (ALI)/ Ir. Mahendra Rianto, CSLP, ESLog.
4. Wakil Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres Indonesia (ASPERINDO)/ H. Budiyanto Darmastono, S.E., M.Si.
5. Ketua Umum Asosiasi Karoseri Indonesia (ASKARINDO)/ Sommy Lumadjeng.

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT – F- P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua,

Yang terhormat, Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO),
Yang terhormat Ketua Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA),
Yang terhormat Ketua Asosiasi Logistik Indonesia (ALI),
Yang terhormat Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres Indonesia (ASPERINDO),
Dan, Ketua Asosiasi Karoseri (ASKARINDO), serta hadirin yang berbahagia,

Pertama-tama, marilah kita panjatkan puji syukur kehadiran Allah Subhana Wa Ta'ala yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada siang hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat walafiat.

Ini tidak perlu kuorum kan ya? Karena tidak perlu kuorum oleh karena itu acara hari ini izinkan saya buka dalam rapat dengar pendapat umum ini pada hari ini. Dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1) rapat hari ini kami buka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PADA PUKUL 13.00 WIB)

Kami ucapkan selamat datang kepada Pimpinan, *stakeholder* jasa transportasi darat yang telah hadir untuk memenuhi undangan pada hari ini dalam rangka memberikan masukan *stakeholder* terhadap jasa transportasi darat.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Sebelum kita memulai rangkaian acara RDPU, perlu kiranya kami menginformasikan bahwa Komisi V DPR RI telah mengusulkan perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dalam program legislasi nasional Tahun 2022. Oleh karena itu, Komisi V DPR RI telah dan akan melakukan serangkaian proses RDPU dengan para pakar atau akademisi di bidang transportasi dan para *stakeholder* untuk memperoleh saran dan masukan terkait materi pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Ada beberapa isu pokok yang perlu mendapat perhatian dalam perubahan Undang-Undang LLAJ ini, antara lain:

1. Pengaturan mengenai keberadaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor untuk tidak dalam trayek dengan aplikasi berbasis teknologi informasi atau taksi daring. Terdapat beberapa hal yang perlu diatur, antara lain mengenai pola kemitraan, ketenagakerjaan, status angkutan umum, pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah dan bentuk perusahaan aplikasi berupa perusahaan angkutan umum.
2. Pengaturan mengenai pengenaan pajak dari pengguna, mitra pengemudi dan perusahaan yang kegiatannya bergerak pada transportasi daring yang berpotensi memberi pendapatan negara dari bidang transportasi untuk, membangun dan memperbaiki sarana prasarana jalan di Indonesia.
3. Perkembangan teknologi yang masif pada bidang lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat diatur dalam Rancangan Undang-Undang Tentang LLAJ. Oleh karena itu, perlu adanya aturan penggunaan teknologi dan implementasinya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Serta mengantisipasi perkembangan kendaraan listrik dan kendaraan darat tanpa awak yang di kemudian hari dapat dijadikan transportasi pribadi, umum, dan perusahaan yang penyelenggara transportasi daring.

Oleh karena itu, dalam kesempatan RDPU kali ini Komisi V DPR RI ingin memperoleh saran dan masukan yang substansinya diharapkan dapat mengakomodir perkembangan, persoalan dan kebutuhan hukum yang ada di masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan pada saat sekarang dan di masa yang akan datang.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Demikian pengantar dari kami, selanjutnya kami memberikan kesempatan kepada para *stakeholder* jasa transportasi darat untuk memberikan saran dan masukannya masing-masing selama 15 menit dimulai dari Saudara Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia.

Tapi sebelum Saudara memberikan itu, mungkin saya perkenalkan yang hadir dulu pada kesempatan ini baru empat orang rupanya ini. Yang pertama dari PDIP, Pak Harvey Malaihollo, mungkin kenal ini ya? Temannya Rafika Duri ya. Yang Kedua, Pak Hamka BKD, ya maaf yang tadi Pak Harvey tadi dari Fraksi PDIP, kemudian Pak Hamka BKD ini adalah dari Fraksi Partai Golongan Karya, kalau Pak Harvey Malaihollo Dapil Papua ya?

F – PDIP (HARVEY B. MALAIHOLLO):

Iya, Papua Barat.

KETUA RAPAT:

Papua Barat, kemudian Pak Hamka ini Dapil Sulsel I?

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, MS.):

Satu.

KETUA RAPAT:

Sulsel I, kemudian yang berikutnya yang baru datang ini adalah Pak Muhammad Fauzi dari Fraksi Partai Golongan Karya juga dari Dapil Sulsel III. Kemudian, berikutnya adalah Bu Cen Sui Lan dari Fraksi Partai Golongan Karya Dapil Kepri. Kemudian, yang berikutnya adalah Pak Willem Wandik dari Fraksi Demokrat, dari Partai Demokrat, Fraksi Demokrat Dapil Papua. Papua ya?

Demikianlah, sekarang kami persilakan kepada ASPERINDO, ASPERINDO ya? Untuk memberikan masukan dan penanganannya, silakan ASPERINDO. Atau (suara kurang jelas) dulu? Dari kanan saja ya? Silakan Pak, dari?

KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIAN TO, CSLP, ESLog.:

Asosiasi Logistik Indonesia.

KETUA RAPAT:

Asosiasi Logistik Indonesia, silakan.

KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIAN TO, CSLP, ESLog.:

Iya mohon izin, *slide*-nya.

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

Salam sehat buat kita semua dan *alhamdulillah* dalam waktu yang berbahagia ini, kita bisa berkumpul bersama-sama dalam membahas RUU tentang Jalan Raya.

Yang terhormat Ketua, izinkan kami menyampaikan beberapa *slide* tentang pandangan kami.

Ya, *next* langsung ke *slide* 2 saja, sedikit menggambarkan tentang asosiasi kami. Asosiasi kami adalah asosiasi yang merupakan asosiasi profesi dibidang *supply chain management* dan kita turut meningkatkan di bidang sumber daya dibidang itu, *next*.

Dalam kesempatan ini, kami ingin juga melihat bahwa Undang-Undang Transportasi ini merupakan Undang-Undang Ibu dari Undang-Undang yang turunannya di Kementerian dan Kementerian lainnya yang terikat. Nah, kami melihat bahwa Indonesia ini di Tahun 2045 digadang-gadang menjadi negara maju ke-4 di dunia dalam usianya yang 100 tahun. Nah, untuk itu kami dalam hal ini ingin juga menyampaikan bahwa kita juga harus melihat menuju ke sana di mana persiapan 2045 ini hanya tinggal 23 tahun. Di situ dikatakan bahwa Indonesia akan mengalami bonus demografi, dan kemudian kalau dilihat dari perspektif ke depan bahwa ekonomi di Indonesia akan berkembang dan menjadi suatu negara yang akan diandalkan di dunia ini. Karena, ketika itu 70% rakyat Indonesia kalau diekstrakulasi secara populasi itu akan berjumlah sekitar 370 juta dan 70%-nya adalah golongan menengah, *next*, ini data kami ambil dari Bappenas.

Nah, ini juga kami ambil dari pernyataan bahwa Presiden yang menyatakan bahwa biaya logistik Indonesia ini adalah yang terbesar di Negara Asia, Asia Tenggara yaitu 24% terhadap GDP. Ketika itu dinilai 24% adalah senilai 3.560 Triliun, itu merupakan suatu *magnitude* angka yang bukan main dan makanya sampai dengan hari ini Pak Presiden juga masih menyesalkan bahwa kita belum bisa bersaing karena biaya logistik kita yang tinggi, *next*.

Nah, ini latar belakang menuju Indonesia 100 tahun, bahwa skenario pertumbuhan ekonomi seperti digambarkan tadi, mohon maaf ini karena pengaruh ini jadi kurang, bertumpuk-tumpuk kata-katanya apa namanya angka-angkanya.

Pendapatan perkapita Indonesia kalau kita tidak mau menjadi *middle income trap* itu harus di 23 atau di atas 20.000 di Tahun 2045. Nah, untuk itu maka kita harus menyiapkan seluruh apa namanya, industri kita menuju ke sana, *next*.

Nah, ini adalah sebetulnya sebuah konsep yang sudah pernah kita punyai ya, di mana kita melihat Indonesia secara *helicopter view* bahwa di mana ada *demand* di masyarakat tentunya ada *supply* yang harus kita penuhi.

Sistem yang terintegrasi dan terintegrasi antar seluruh ekosistem di dalam *supply chain* itu. Nah, kita melihat dan mengusulkan kepada kita semua bahwa kalau kita melihat Indonesia secara makro seperti ini, maka turunan undang-undangnya juga harus bisa mengakomodasi bahwa Indonesia akan menjadi negara industri yang seperti ini.

Kalau kita lihat bahwa komoditas yang ditangani oleh Pemerintah saat ini itu menjadi hajat hidup banyak rakyat kita, maka turunannya dia harus juga mengatur mengenai bagaimana dan di mana konsumen, di mana pemasok dan bagaimana pengadaannya dan sistem produksinya Pak Ketua sidang yang terhormat. Dan, dari situlah bagaimana jalur jaringan penyaluran dan jaringan pemasokan dan lain sebagainya itu harus betul-betul memang kita atur kalau kita mau unggul di 2045. Dari semua itu bisa terlaksana jaringan rantai pasok ini ketika jaringan infrastruktur dan transportasinya pun juga bisa kita atur oleh regulasi yang sedang akan kita bahas ini. *Nah*, ini hal yang perlu kita nanti diskusikan bersama, peta kita saat ini seperti apa, kalau kita melihat rencana kita ke depan seperti itu, sekarang posisi kita di mana dan apa yang harus kita siapkan, *next*.

Nah, ini adalah kalau kita bicara transportasi, maka ada berbagai macam jenis moda transportasi antara lain laut, darat, kemudian ada *trucks* ada udara dan kemudian ada transit poin di antara itu karena Indonesia ini sangat unik dan Indonesia ini adalah 17.000 pulau dan 17.000 pulau itu juga ada warga negara kita di sana. Sehingga kalau kita tidak mengatur masalah ini maka Saudara-Saudara kita di wilayahnya yang terhormat Pak Harvey Papua Barat akan membeli barang lebih mahal daripada Saudara-Saudara kita di wilayah barat, karena dia akan terbebani dengan biaya *transport* yang lebih tinggi sementara *income* per kapita lebih rendah dibandingkan Saudara-Saudara kita yang di wilayah barat, *income* lebih tinggi tapi biaya *transport* dan biaya logistik lebih rendah, seperti itu, *next*.

Nah, untuk itu ini adalah Tahun 2021 gambaran secara struktur perekonomian kita secara *segmented*, di mana terlihat di sini 57,2% itu GDP atau PDB kita dikuasai oleh Kepulauan Pulau Jawa, 21,7% Sumatera dan sisanya di wilayah-wilayah yang tadi saya sebut wilayah timur itu. Sehingga pada saat hari ini kita ulang tahun ke-77, ya, Indonesia kita belum adil secara logistik seluruh rakyat Indonesia. Karena tadi beban yang tinggi kita bebankan ke wilayah timur, sehingga kebutuhan bahan pokok itu lebih mahal dibeli oleh Saudara-Saudara kita di wilayah timur, *next*.

Nah, untuk itu ada beberapa poin rekomendasi ya untuk kita diskusikan dan nanti secara detail oleh teman-teman asosiasi lain dalam Undang-Undang atau RUU akan dibahas persegmen. Jadi menurut kita setiap upaya untuk menginisiasi pembenahan sistem logistik nasional seyogyanya harus menempatkan perspektif makro dan mikro secara bersamaan. Dalam undang-undang yang sudah ada kami baca bahwa ketika kita mengatur, di situ disebut mengatur manusia dan barang. Tapi turunannya sampai dengan pasal-pasal berikutnya, barang tidak tertulis secara detail karena secara konsisten sampai ke level-level di bawahnya. Sehingga ada, ada kehilangan, atau *link* yang hilang di antara tujuan utama sampai implementasi di lapangan. Sehingga kami

yang di lapangan di level Kabupaten itu kadang-kadang tidak sama aturannya yang kami terima di lapangan.

Kemudian, dan harus berbasis *supply chain management* atau rantai pasok. Transportasi adalah salah satu tulang punggung. Tadi disebut bahwa 3.560 Triliun itu sebuah angka yang bukan main. Sistem logistik nasional, beban sistem logistik nasional, oleh karena itu upaya pembenahan sektor transportasi adalah sebuah keniscayaan. Indonesia 17.000 pulau 2/3 laut, jadi Indonesia sangat laut. Nah, untuk itu perlu juga perhatian mengenai angkutan laut. Sektor transportasi terdiri atas laut, kereta api, transportasi darat dan transportasi udara yang masing-masing moda transportasi ini memiliki kelebihan dan kelemahannya.

Oleh karena itu, dalam perspektif logistik, keempat moda ini harus dapat membagi sinergi dan terintegrasi antara satu dengan yang lainnya. Sehingga ketika kita mengirim barang dari wilayah barat ke wilayah timur, itu bisa lebih efisien dan tentunya lebih murah. Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah salah satu bagian dari yang penting dari pembenahan sektor transportasi ini Bapak-Bapak sekalian, sekaligus pembenahan sektor logistik secara keseluruhan. Sehingga secara substansi kami sudah membaca draf undang-undang ini, dan karena sudah melalui diskusi juga pada forum koordinator sebelumnya di Kadim. Maka substansi inti dan yang lainnya yang detail akan disampaikan oleh masing-masing asosiasi Saudara-Saudara kami nanti, bagi kami konsen bukan hanya cakupan pengaturan tapi yang lebih utama adalah berjalannya *law enforcement* atau penegakan hukum di lapangan sebagai *guidance* dari apa yang kita cita-citakan bersama. Tanpa itu aturan sudah dibuat di bawahnya dilanggar dan ujung-ujungnya kita tidak mencapai apa yang ingin kita cita-citakan. Demikian ketua atas paparan kami.

Wassalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih ya, bagus sekali waktunya singkat, padat, dan dimengerti. Dari Pak Budianto tadi ya? Hah?

KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIANTO, CSLP, ESLog.:

Mahendra Rianto.

KETUA RAPAT:

Oh Mahendra.

KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIANTO, CSLP, ESLog.:

Siap.

KETUA RAPAT:

Oh Asosiasi Logistik ya?

**KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIAN TO,
CSLP, ESLog.:**

Siap

KETUA RAPAT:

Asosiasi Logistik Pak ya?

**KETUA ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA (ALI)/ Ir. MAHENDRA RIAN TO,
CSLP, ESLog.:**

Iya

KETUA RAPAT:

Iya, baik berikutnya, Pak Ketua ORGANDA, Ketua ORGANDA. Pak
Adrianto ya?

**KETUA ORGANISASI ANGKUTAN DARAT (ORGANDA)/ ADRIANTO
DJOKOSOETONO, S.T., M.B.A.:**

Siap betul Pak,

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Walaikumsalam.

**KETUA ORGANISASI ANGKUTAN DARAT (ORGANDA)/ ADRIANTO
DJOKOSOETONO, S.T., M.B.A.:**

Salam sejahtera bagi kita semua,

Om swastiastu,

Namo budhaya,

Salam kebajikan,

Yang saya muliakan Bapak Pimpinan Komisi V beserta Anggota.

Perkenalkan saya, Adrianto Djokosoetono Ketua Umum DPP
ORGANDA yang membawahi angkutan penumpang, pengusaha angkutan
umum penumpang dan barang. Pada kesempatan ini tentunya di kanan kiri
saya ada rekan-rekan asosiasi lain yang juga secara spesifik lebih banyak
menaungi angkutan di barang, ya, dan logistik. Kami sudah siapkan Pak
pembahasan untuk nanti saya serahkan secara lebih detail, namun pada

kesempatan ini tentunya saya akan sampaikan beberapa *summary* sesuai dengan topik yang Bapak kirimkan, halaman berikutnya.

Baik, jadi kita bagi dari agenda yang akan dibahas mungkin langsung *next page*, halaman berikutnya. Mengenai taksi daring dan strategi serta skema fiskal, pada dasarnya selama lima tahun terakhir Pak, kami sudah berkonklusi dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan 118 yang terbit terakhir Tahun 2019. Di mana di situ sudah mengatur bagaimana angkutan sewa khusus yang merupakan dari angkutan umum namun jatuh pada klasifikasi angkutan sewa, sehingga berplat hitam. Karena sifatnya sifat angkutan pribadi yang tidak teridentifikasi, jadi ini sesuai dengan apa yang kita bahas bersama seluruh *stakeholder* saat itu. Tentunya perlu diselaraskan dengan Undang-Undang 22 yang memang belum menaungi jenis angkutan sewa khusus ini, Pak, sehingga besar harapan kami agar anggota kami yang sudah menyelaraskan dengan PM 118 Tahun 2019, mendapatkan representasi yang jelas di Undang-Undang rancangan yang baru nanti, pengganti Undang-Undang 22 2019 di situ sudah ada pengaturan mengenai jenis angkutannya, identifikasi dan sebagainya termasuk di situ sudah juga menaungi adanya pelaku UMKM di situ, Pak. Jadi pada dasarnya awal perusahaan angkutan harus memiliki kendaraan sejumlah lima, tetapi atas perkembangan dan masukan dari UMKM, pelakunya itu bukan hanya sekarang badan usaha tetapi juga bisa menjadi UMKM gitu, Pak.

Nah, banyak dari anggota kami yang sudah melakukan penyesuaian perizinan sebagai angkutan sewa khusus agar bisa beroperasi di angkutan taksi daring. Namun, tentunya masih ada beberapa penegakan yang belum sama, dari *level playing field* di situ belum terjadi, Pak. Kami mohonkan supaya *level playing field* di seluruh angkutan umum bisa diperkuat, tetapi juga di setiap jenis angkutannya. Sama halnya, mohon maaf kalau mengacu kepada angkutan pariwisata yang beberapa kali laka dalam beberapa bulan terakhir 80% tanpa izin juga Pak, ya jadi beroperasi tanpa izin. *Nah*, kami berharap *level playing field* dari kepatuhan hukum bisa mendapat *support* di undang-undang ini.

Namun, secara spesifik juga mengenai strategi dan skema fiskal, yang mana menurut pengamatan kami, Pak, dengan adanya taksi daring yang bergerak melalui aplikasi, di situ aplikasi sebagai *marketplace* digital mengetahui dengan persis jumlah transaksi pengguna jasa dan pemberi jasa. Sehingga, seyogyanya tentunya data yang akurat atas seluruh transaksi tersebut bisa dengan mudah diperoleh untuk menjadi objek pajak yang tentunya berpotensi menjadikan *income* bagi Pemerintah sesuai dengan pajak yang ketentuannya sudah ada dan sudah berlaku, yaitu angkutan sewa tentunya di situ ada PPN, ada pajak penghasilan tentunya bagi para penyedia jasanya, halaman berikutnya.

Nah, kami juga ingin menyampaikan mengenai dana preservasi jalan dan angkutan massal, di mana peranan angkutan massal secara khusus baik penumpang di angkutan perkotaan maupun aglomerasi dapat terus ditingkatkan peranannya. Baik secara *main hall* ataupun jalur utama ataupun dengan juga *feeder*. Jadi angkutan penyangga untuk menuju jalur-jalur utama

yang dilakukan secara *by the services*. Ya, jadi sehingga Pemerintah dapat menjamin keterjangkauan angkutan massal bagi seluruh rakyat Indonesia.

Terutama tentunya ini juga terkait, Pak, bukan hanya di perkotaan, karena angkutan massal ini tidak dapat menjangkau seluruh pelosok, tetapi terutama juga di Saudara-Saudara kita di luar Jawa terutama, terlebih di Indonesia bagian timur. Sama, mohon maaf mengacu lagi kepada Bapak Anggota kita Pak Harvey yang membawahi Papua Barat tentunya kalau Bapak-Bapak dari Komisi V pernah melakukan *visit* kerja, kunjungan kerja ke Indonesia timur sangat jauh dari standar kelayakan kemanusiaan ya, Pak. Kalau di sini istilahnya bis dipakai ngangkut barang *gitu* kalau di sana truk dipakai ngangkut orang, Pak. Jadi ini menurut saya kami mohon bisa dipertimbangkan dengan perluasan *by the service* Pemerintah Pusat juga terintegrasi dengan Pemerintah Daerah yang saat ini sebenarnya sudah berjalan untuk bisa diperluas di seluruh Indonesia agar menjangkau dan memberikan keadilan kepada seluruh Saudara-Saudara kita di seluruh Indonesia.

Nah, untuk itu tentunya dengan adanya angkutan perkotaan yang diperluas massal ini harapannya selain mengurangi kemacetan, tentu dapat diharapkan dapat menurunkan angka kecelakaan di jalan raya. Di mana jumlah 31.000 per tahun, itu 70% nya adalah roda dua. Dengan tingkat fatalitas 66%, fatalitas berarti sampai meninggal dunia *gitu*, Pak, dan dari 66% itu 50% nya di usia produktif. *Nah*, ini kan sangat meninggalkan beban moral kita semua, dan harapannya angkutan massal yang lebih masif dan terjangkau itu dapat diperluas.

Dan, tentunya dana preservasi jalan kami berpendapat mungkin bisa diambil dari para pengguna jalan lain yang memang berpotensi merusak jalan, *nah* mohon maaf ini juga anggota kami yang mungkin akan terkena. Tetapi tadi kami sudah sudah diskusi juga, mungkin halaman berikutnya.

Apa pendanaan ini, menurut pendapat kami bisa diangkut selain dari angkutan kendaraan pribadi, walaupun sudah ada PKB tetapi bisa mendapatkan alokasi yang sesuai. Tetapi, juga mungkin dengan teknologi yang sesuai itu dapat dialokasikan kepada dana kompensasi angkutan yang *overload* misalnya. Ya, tentunya ini menjadi *win-win* juga, karena di masa transisi ini kan tidak semua infrastruktur itu dapat memadai atau menjangkau kapasitas yang perlu kita angkut di jalan tersebut, *gitu*, Pak, ya. Jadi kalau memang ada kebijakan yang dengan teknologi yang tepat mungkin ini bisa menjadi juga sumber pendapatan yang juga mendapatkan alih alokasi subsidi BBM, Pak. Tadi juga sebelum rapat hampir semuanya cukup mengeluhkan Pak, harga BBM solar memang terjangkau, Pak, tetapi solarnya tidak didapatkan atau didapatkan setelah mengantri 12 sampai 36 jam di beberapa daerah tertentu. Dan, tentunya dengan adanya aturan *electronic road pricing* kami harapkan dapat *men-support* angkutan massal penumpang tadi, halaman berikutnya.

Baik, untuk topik mengenai pertimbangan ODOL, dari kami melihat bahwa adanya teknologi informasi ini sangat perlu diterapkan sehingga ada

penegakan yang transparan. Lalu juga dipisahkan antara *over* dimensi dengan *over load*, karena *over* dimensi itu menurut hemat kami ada dua kepentingan ya, Pak. Ada angkutan khusus ataupun angkutan B3 yang memang secara spesifikasi tidak memungkinkan atau tidak ada speknya itu yang sesuai dengan dimensi yang diperbolehkan di sini di Indonesia.

Nah, ini kita harapkan bisa mendapatkan, selain mendapatkan dispensasi, mendapatkan kemudahan tentu bekerja sama dengan penyedia Karoseri ya, dari produsennya juga, rekan kami yang di ASKARINDO. Dan memungkinkan di masa ini dengan teknologi *over load* itu bukan dengan penegakan di jalan diturunkan tetapi dengan sistem yang lebih apa, transparan yaitu dengan sistem teknologi sehingga *over load* dalam bentuk berbayar.

Di samping itu tentunya mengenai kelas jalan, ada dua hal yang di sini cukup menonjol yaitu pengembangan *roadmap* atas penyesuaian. Apakah 5 tahun apakah 10 tahun? Tetapi bukan hanya angkutannya, Bapak pimpinan. Tetapi juga diikuti *roadmap* infrastruktur yang jelas dan sesuai sehingga kami sebagai pengangkut barang juga menjadi lebih efisien.

Dan, dua poin terakhir mengenai ODOL, penegakan hukum yang sekarang berjalan cukup masif namun tidak cukup untuk mengawasi setiap saat kondisi kendaraan yang ada di jalan. Sehingga terkesan dari anggota kami ada yang terkena penegakan ada yang tidak. Akhirnya terjadi perbedaan antara satu dengan penyedia jasa yang lain. Tentunya di sini juga kami melihat bahwa penegakan tersebut juga seyogyanya bisa diperluas pengusutannya sampai dengan apakah kendaraan tersebut berizin, digunakan dengan sesuai dengan peruntukannya, kepemilikannya juga terkait pada saat penagakannya itu dilakukan dan terakhir sampai dengan ke pemilik barang. Karena kami sebagai penyedia jasa seringkali juga berdiri di paling ujung, paling depan lah ya. Sehingga seakan hanya kami sebagai pengangkut yang terkena penagakan hukum.

Dan, tentunya kami juga berharap Pemerintah tentunya melalui Bapak Pimpinan Komisi V beserta jajaran agar kebijakan logistik dapat lebih pasti, Pak, lembaga (suara kurang jelas) agar kami bisa selalu berkoordinasi untuk kemajuan angkutan logistik, halaman berikutnya.

Halaman terakhir saya, Pak, usulan tambahan dari DPP ORGANDA, ada dua di sini yang terkait dengan undang-undang. Yang pertama kalau dilihat gambar kiri atas itu adalah truk seperti angkutan tank, ya, padahal itu adalah angkutan bus yang mengangkut penumpang antar kota, di mana seringkali terjadi tindakan kriminal. Sehingga beberapa insiden pun menyebabkan korban yang fatalitas sampai meninggal dunia. *Nah*, ini kami berharap atas tindakan kriminal ini dapat diberlakukan pasal yang sama seperti yang ada di perkeretaapian, Pak. Yaitu Pasal 197 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 di mana di situ pelaku perusakan pelemparan kereta api itu dihukum dengan hukuman pidana.

Lalu, usul yang kedua tambahan dari kami adalah memasukan kembali Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang juga menegaskan

sanksi pidana kepada pengemudi sampai dengan pemilik, serta siapapun yang terlibat dalam pengoperasian kendaraan tanpa izin atau ilegal.

Dan, terakhir tentunya kami berharap adanya rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan supaya dapat diwujudkan agar *roadmap* LLAJ yang tegas dan transparan dapat kita capai. Demikian, saya sampaikan *summary* dan ringkasan dari apa yang saya berikan, mohon izin apakah saya serahkan langsung laporan selengkapnya? Oke, terima kasih, baik terima kasih.

KETUA RAPAT:

Entar ya karena, siapa tahu ada juga yang lain yang ingin menyerahkan itu kan ya.

**KETUA UMUM ORGANISASI ANGKUTAN DARAT (ORGANDA)/
ADRIANTO DJOKOSOETONO, S.T., M.B.A.:**

Makasih, Pak.

KETUA RAPAT:

Baik, berikutnya dari Ketua Umum APTRINDO.

**KETUA UMUM ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)/
Drs. GEMILANG TARIGAN, M.B.A.:**

Baik

KETUA RAPAT:

APTRINDO, silakan, Pak.

**KETUA UMUM ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)/
Drs. GEMILANG TARIGAN, M.B.A.:**

Terima kasih.

**Yang kami hormati Pimpinan RDP Komisi V beserta Anggota dan para
Ketua Umum Asosiasi yang hadir pada hari ini kami ucapkan,**

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Walaikumsallam warrahmatullahi wabarakatuh.

**KETUA UMUM ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)/
Drs. GEMILANG TARIGAN, M.B.A.:**

Selamat siang,

Perkenalkan dulu nama saya Gemilang Tarigan dari Asosiasi (APTRINDO) Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia. Dalam kesempatan ini kami akan menyampaikan materi yang akan dipresentasikan oleh teman saya Agus Pratikno nantinya. Kemudian, kami hanya membuat empat poin saja sehubungan, yang berhubungan dengan TOR yang telah disampaikan oleh DPR materinya kepada kami.

Pertama, kami akan menyoroti masalah yang selama ini menjadi persoalan kita yang nggak pernah selesai yaitu mengenai *over* dimensi dan *over load*. Masalah ini cukup lama sudah berlangsung, karena masalah kepengawasannya saya kira kepengawasannya yang tidak efektif. Untuk itu pesan ataupun pertanyaan dari DPR dalam TOR-nya adalah bagaimana menyelenggarakan ODOL ini secara efektif tanpa menaikkan, merusak ekonomi, menaikkan harga, ini, ini, pertanyaan di dalam RDP tersebut.

Untuk ini, kami mencoba menjawab dengan empat masalah. Pertama, tadi kita sudah melihat, kalau kita bicara masalah infrastruktur ini selalu dibilang ini masalah klasik. Tetapi, saya kira pandangan kita harus sama bahwa kita dalam membuat undang-undang ini akan melihat 2045 ke depan apa seperti apa yang disampaikan, bahwa kita akan tidak kalah dengan Eropa. Maka ini masalah yang terjadi akibat daripada JBI Truk di negara kita ini sangat-sangat rendah. Apabila kita lihat bahwa JBI di Eropa adalah 13 ton, maka kendaraan juga didesain 13 ton, sedangkan JBI di tempat kita adalah 10 ton sampai 8 ton. *Nah*, ini apalagi dibuat dalam Undang-Undang 22 bahwa JBI antara pusat dengan daerah, karena infrastruktur di daerah sangat rendah. Maka JBI akan dibuat truk itu menjadi daya angkutnya sangat rendah. Untuk itu menjawab pertanyaan dari DPR tadi perlu JBI ditingkatkan.

Kemudian, kenapa tidak efektif selama ini? Karena di dalam daya angkut antara ini pelakunya ada tiga, pengusaha truk, kemudian pemilik barang dan pengemudi. Tetapi, dalam hal ini selama ini pemilik barang tidak pernah diikutsertakan bertanggungjawab atas *over load* sehingga kami selalu dipicu untuk *over load* oleh pemilik barang. Tadi juga disebutkan bahwa pengawasannya tidak efektif, kemudian modifikasi, kemudian perizinan. *Nah*, empat hal ini yang saya kira perlu kita lihat nanti, untuk itu supaya presentasinya lebih rinci, kami persilakan Agus untuk melanjutkannya, silakan, Agus.

**ANGGOTA ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)
(AGUS PRATIKNO):**

Baik ,terima kasih,

KETUA RAPAT:

Singkat-singkat ya tapi jelas, *gitu* ya.

**ANGGOTA ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)
(AGUS PRATIKNO):**

Iya baik terima kasih, Pimpinan.

**Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera buat kita semuanya,**

Perkenalkan nama saya Agus Pratikno, mohon maaf Pimpinan mungkin bahasa yang saya sampaikan sedikit vulgar atau kasar karena memang ya inilah pengusaha truk. Ya, sebelumnya juga kami mengucapkan terima kasih dan kami mewakili teman-teman pengusaha truk yang di luar, mengucapkan terima kasih atas kesempatan yang diberikan kepada kami untuk bisa rapat dengar pendapat. Karena memang dari kemarin menjadi isu besar buat kami pelaku usaha angkutan barang dengan menghadapi dinamika yang ada di lapangan. Untuk itu, mungkin ada beberapa hal yang perlu disampaikan di sini.

Yang pertama, seperti yang sudah disampaikan sebelumnya bahwa pengangkutan barang ini harusnya dilihat perspektifnya adalah adanya kesepakatan antara dua belah pihak, ya kan antara pemilik barang dan pengangkut. Ya ini kenapa perlu kita sampaikan di sini untuk menjadi masukan revisi UU 22 2009 karena kita melihat bahwa undang-undang yang ada saat ini lebih sebagai aturan pelaksanaan, kita lihat tidak adil atau lebih berat sebelah. Jadi, harusnya kita melihat perspektif dari hulu ke hilir, rangkaian angkutan barang itu adalah menjadi satu kesatuan. *Nah*, kalau dilihat di sini juga bahwa dalam pengawasan dan pengaturan, kita dihadapkan oleh dua institusi yang berbeda. *Nah*, itu juga yang membuat carut marut kami di lapangan. Karena satu sisi mohon maaf, institusi Kepolisian mengatakan boleh, dari Kementerian tidak boleh, *nah* itu juga membuat kami bingung, Pak, di lapangan harus seperti apa. Berikutnya.

Nah, ini juga menjawab tadi sebelumnya dari yang sudah disampaikan oleh kawan-kawan asosiasi logistik. Bahwasannya biaya logistik di Indonesia itu tinggi, bagaimana tidak tinggi, *nah*, salah satunya kita awali yang seperti kita di sini, Pak. Kendaraan yang belum lahir saja, ya kan, kita awali dari *dealer* harus mengurus SUT, Karoseri, berikutnya juga kita harus mengurus rekomendasi, ya kan, belum lagi kita pengurusan STNK, semuanya butuh biaya Pak, ya kan. Dan, itu otomatis biaya itulah yang mempengaruhi juga kami, untuk terhadap *customer* kami.

Nah, isu terakhir adalah yang kami garis merah, Pak, ini juga masukan juga buat apa Komisi V untuk bisa dibantu diluruskan. Bahwasannya kami saat ini pengusaha angkutan barang dihadapkan dengan situasi yang susah dengan penerapan Undang-Undang Cipta Kerja, khususnya dalam hal perizinan berusaha berbasis resiko yang terverifikasi, Pak, ya *kan*. Karena di situ persyaratannya banyak, dan itu tidak mungkin bisa dilakukan oleh kawan-kawan di luar yang mungkin secara kondisi perusahaannya tidak terlalu besar, oke *next*.

Nah, kita simpulkan dari kawan-kawan itu ada tiga hal yang menjadi issue utama, Pak. Yang pertama adalah lemahnya aturan hukum sebagai dasar pengawasan. Yang kedua kebijakan institusi terkait tidak sesuai kondisi

di lapangan dan kurang sinerginya ego antar institusi Pemerintah dalam menjalankan tupoksinya. *Nah*, inilah yang menciptakan kami terpaksa harus tetap bisa bertahan menghadapi tiga hal ini. *Nah*, ini menjadi masukan yang nantinya bagaimana harus sebaiknya diatur dalam Undang-Undang lalu lintas, oke berikutnya.

Nah, kita berbicara dalam dasar hukum penindakan, ini yang diatur dalam Undang-Undang 22 2009 yang sering digunakan, pasal-pasal yang sering digunakan untuk penegakan aparat di lapangan, 277 dan 307 ini momok buat kita, Pak, pelaku usaha angkutan barang yang ujung-ujungnya adalah pemilik truk yang kena. Karena undang-undang yang ada saat ini lebih mengatur kepada si pengemudi, bukan pada adanya keterikatan pemilik barang juga, Iha, ini menjadi koreksi juga. *Nah*, berikutnya, *next*.

Dasar hukum pengawasan, inilah peraturan yang di bawah undang-undang yang saat ini dibuat oleh Kementerian Pak. Banyak sekali Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri bahkan Peraturan Dirjen yang tumpang tindih dan mustahil kita bisa jalankan. Dan, intinya adalah tidak ada aturan yang mengatur pemilik barang dan pengguna jasa, poin pentingnya di situ, *next*.

Nah, menyikapi kondisi di lapangan, untuk itu kami kawan-kawan pengusaha angkutan barang mengusulkan dalam revisi Undang-Undang 22 2009 khususnya Pasal 307. Kami mengusulkan bahwa ada perubahan yang bisa menjerat pengguna jasa atau pemilik barang, dan usulan untuk khususnya ini maaf 307 ini kita bagi dua, Pak, untuk pengangkutan barang ini kita lebih banyak kita yang terlihat di lapangan itu adalah *over load*. Makanya untuk 307 ini kita minta supaya direvisi, *next*.

Nah, ini adalah pasal yang salah satunya juga kita usulkan, tentang modifikasi. Padahal modifikasi kendaraan, ini adalah salah satu solusi untuk bagaimana caranya kita bisa menekan ongkos angkut. Tapi, selama ini kita terkendala dengan adanya Peraturan Pemerintah di mana bahwa modifikasi harus mendapatkan rekomendasi dari agen tunggal pemegang *merk*. Dan itu tidak mungkin karena agen tunggal pemegang merk mempunyai kepentingan untuk menjual kendaraan baru, *next*.

Nah, Pasal 277, kami juga mengusulkan untuk adanya perubahan, karena Pasal 277 ini terus terang ini mengatur tentang *over dimensi*. Ini juga menjadi momok bagi kami pengusaha angkutan, Pak, karena Pasal 277 dikategorikan menjadi kejahatan. *Nah*, kejahatan ini jadi kalau di lapangan kita berat, Pak, kita harus menghadapi dua institusi yang mempunyai kepentingan yang ujung-ujungnya adalah *cost* juga buat kami, *next*.

Berikutnya usulan kami adalah tadi yang sudah mungkin disampaikan dari ORGANDA, hampir sama. Soal MST, Pak, MST yang digunakan saat ini adalah sebagai patokan petugas di lapangan untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum, ya, khususnya untuk *over load*. Untuk itu kami meminta supaya MST ini diubah menjadi 13 Ton dan diseragamkan, Pak, untuk JBI. Karena mengingat kenapa, kendaraan yang ada, truk, itu keluar masuk antar Kota antar Provinsi, bahkan antar desa. Kami menghadapi situasi yang sulit

apalagi saat ini kondisinya adanya penegakan hukum dari kawan-kawan Kepolisian dengan adanya E-TLE itu juga momok buat kita, Pak, *next*.

Usulan kami berikutnya terkait dengan penyelenggaraan angkutan barang, kami mengusulkan supaya pengguna teknologi yang terintegrasi dan dalam jaringan *online* dari pusat dan daerah, ini untuk pengawasan dan sanksi seperti yang sudah disampaikan dari kawan-kawan ORGANDA. Saat ini kami menghadapi situasi di mana selalu digembar-gemborkan oleh Pemerintah bahwa semuanya sudah *online* tapi ternyata tidak. *Nah*, ini juga ujung-ujungnya kita harus keluar biaya juga *extra cost*.

Nah, usulan kami yang kedua menyikapi mengenai banyaknya kendaraan yang sudah terlanjur salah atau terlanjur tidak mengikuti aturan. *Nah*, kita mengusulkan adanya KIR amnesti, supaya dari Pemerintah bisa mengakomodir bagaimana dengan yang sudah terlanjur salah.

Berikutnya adalah untuk menekan supaya kami bisa memberikan biaya yang wajar adalah insentif bagi para pelaku usaha angkutan dan usaha pendukung. Saat ini, kita dihadapkan situasi yang sulit dengan adanya biaya *sparepart* khususnya ban juga semakin naik, Pak, itu juga akan menggerus ya *kan*, margin kami otomatis mau gak mau kita juga harus tetap harus bisa *survive*.

Nah, poin terakhir yang kita usulkan juga masalah keringanan tol, Pak, tarif tol. Kita melihat selama masa pandemi ini dari Tahun 2000 awal 2020 sampai 2022. Kami bingung dengan kondisi pandemi, tarif tol naik terus, tidak ada insentif bagi kami pelaku usaha angkutan barang, seperti itu. Dan, kita mengusulkan adanya kewajiban pengelola tol untuk mengasuransikan aset tol. Ini juga mejadi momok buat kami pelaku usaha angkutan barang, Pak, apabila terjadi masalah di tengah tol. Karena selain kami harus adanya korban, baik korban materi atau korban jiwa. Kami juga harus mengganti aset tol jika terjadi kerusakan, *nah* itu juga berat buat kami. Otomatis itu juga biaya *extra cost* juga buat kami. Oke, *next*.

Nah, ini pandangan kami soal penanganan ODOL, Pak, penanganan ODOL ini harus semua berkomitmen. Ada *political will*, kejujuran, dan keterbukaan. Jangan melulu bahwa kami pengusaha angkutan selalu dipersalahkan dengan adanya gembar-gembor merusak jalan, merugikan kerugian negara 43 Triliun ya *kan*. Kalau jika memang benar ada kerugian seperti itu, nah, itu perlu dibuka informasinya, seperti apa kerusakan infrastrukturnya, karena terus terang ODOL ini kita bisa lihat dampaknya sudah pasti adalah ke nilai ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. *Nah*, kami melihat bahwa jika tidak ada sinergi semua pihak dalam melakukan penanganan ODOL ini, ya terus terang kami sebagai pelaku usaha angkutan barang yang langsung diujung tombak di garda terdepan itu pasti akan menjadi korban, Pak, *next*.

Baik, mungkin itu saja Pak, intinya bahwa kami pengusaha angkutan ingin mendapatkan hak kami juga, jangan selalu bahwa kami ini selalu mendapatkan, mendengar berita di lapangan bahwa kami ini pengusaha yang

biadab. Yaitu dengan merusak jalan, dengan mempekerjakan sopir yang apa, memaksa sopir untuk memuat yang *over load* seperti itu. Itu karena semua karena keadaan, Pak, karena kenapa? Salah satunya karena aturan yang menurut kami kurang beradab. Itu saja, Pak, terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih, berikutnya dari ASPERINDO.

WAKIL KETUA UMUM ASOSIASI PERUSAHAAN JASA PENGIRIMAN EKSPRES INDONESIA (H. BUDIYANTO DARMASTONO, S.E., M.Si.):

Terima kasih Pimpinan Komisi.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Saya ucapkan terima kasih kepada Pimpinan Komisi V dan Bapak Ibu Anggota Dewan Komisi V DPR RI.

Perkenalkanlah nama saya Budianto Darmastono sebagai Wakil Ketua Umum ASPERINDO, salam dari Ketua Umum kami, Pak, beliau berhalangan hadir karena lagi ada tugas keluar kota, silakan, Mas.

Sebelum saya memaparkan masukan dari ASPERINDO kami ingin memperkenalkan apa itu ASPERINDO, *next* Mas. Bahwa ASPERINDO ini adalah satu perusahaan kurir logistik yang ada di Indonesia yang sudah berdiri kurang lebih 36 tahun, Pak, karena kita asosiasi sudah berdiri tahun 86. Anggota kami sekarang ini ada 357 anggota dan titik layanan kami itu sejak dari Aceh sampai Papua kurang lebih ada 50.000 titik layanan dan jumlah tenaga kerja yang kami serap diatas dua juta lima ratus anggota, *next* Mas.

Anggota kami yang terdiri dari BUMN yaitu PT. Pos, ada perusahaan lokal yaitu JNE, TIKI, ada JNT, SAP, Pandusiwi dan lain-lain, dan perusahaan internasional ada DHL, FedEx dan lain lain. Di mana kita tidak sengaja setiap hari mungkin anak kita, istri kita atau setiap bulan kita sendiri belanja di *online* selalu menggunakan jasa daripada perusahaan kurir ini. Katakanlah kita belanja makanan lewat Gojek dan lain lain, anggota kami Gojek, Grab ikut anggota Pak, *next* Mas.

Nah, dasar hukum daripada industri pos adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos, *next* Mas. Kalau kita melihat perkembangan dari industri pos, yang pertama adalah industri pos telah mampu melayani masyarakat di seluruh wilayah Indonesia, yaitu termasuk di wilayah 3T yaitu terluas, terpencil, terjauh. Jadi mulai dari Aceh sampai Papua kita layani. Yang kedua adalah perusahaan pos atau kurir di Indonesia telah mampu mejadi *backbone* dari pertumbuhan perekonomian masyarakat terutama di era *e-commerce* dan pandemi yang memerlukan dukungan regulasi, infrastruktur,

dan sarana lalu lintas serta angkutan jalan yang baik sehingga barang ini tidak terlambat sampai di tujuan.

Industri pos merupakan industri yang padat karya dan secara agregat padat modal. Karena memang Indonesia sangat luas sekali sehingga dibutuhkan semacam kurir yang ada di Aceh atau di Papua sehingga jumlah tenaga kerja cukup banyak sekali. Industri pos telah menjadi identitas bangsa melalui prangko, Indonesia dan identitas wilayah melalui kode pos. Menjadi salah satu infrastruktur pemerintah sebagai jaringan pengaman sosial dengan kemampuan distribusi uang yang selama ini kita lakukan lewat PT. Pos dan barang ke masyarakat miskin, lokasi bencana dan program lain. Jadi kalau di PT. Pos itu untuk gaji pensiunan itu dilakukan oleh PT. Pos atau bantuan-bantuan dari Pemerintah untuk masyarakat yang miskin.

Nah, sesuai dengan surat yang disampaikan ke kami ada beberapa permintaan masukan, ada satu sampai dengan lima, kami akan menyisir satu-satu masukan dari ASPERINDO.

Yang pertama adalah bagaimana pengaturan terhadap RUU LLAJ agar dapat menjangkau pajak dari perusahaan aplikator atau operator sistem penarikan pajak dari keberadaan kendaraan *online* yang masih belum jelas. Nah, ini sangat bagus sekali Pak, karena apa? Jangan sampai terjadi seperti yang ada di *e-commerce*. *E-commerce* sudah atau di *marketplace* sudah bertahun-tahun sudah jalan tetapi pajaknya belum pernah dipungut. Tetapi *alhamdulillah* sejak ada PMK Nomor 2010 akhirnya pajak itu bisa dipungut. Nah, ini juga terjadi di taksi *online* atau transportasi daring, di mana usulan kami karena memang melihat perkembangan teknologi yang begitu cepat, sehingga timbul persaingan di bisnis transportasi berbasis teknologi yang kita kenal dengan taksi daring atau ojek *online* sebagai sebuah identitas usaha, maka perlu diatur perpajakannya, jangan sampai tadi saya sampaikan terlambat.

Bagaimana caranya? Karena memang di dalam ojek *online* ini adalah ada semacam, kalau perusahaannya sudah jelas sudah dipungut biayanya atau dipungut pajaknya. Tetapi bagi si kurirnya atau *driver*-nya, kalau atau kita kenal kalau di truk itu adalah yang truk *online*. Itu pemilik truk *online*-nya belum dikenakan pajak.

Nah, ini usulan dari pada DPR bagaimana caranya? Kami melihat bahwa *driver* ini adalah hampir sama atau sama dengan karyawan. Karena mereka anggapannya sebagai mitra, kalau kita punya karyawan adalah kita punya karyawan, dan karyawan ini memang dikenakan pajak PPh 21. Nah, kalau *driver* harusnya perlakuannya sama, karena kalau karyawan itu penghasilannya di bawah 5 juta, tidak kena pajak karena di bawah PTKP tapi kita melihat kalau *driver online* penghasilannya bisa sampai 10 juta, 16 juta diawal-awal tetapi perpajakannya belum pernah dikenakan kepada *driver*.

Nah, ini memang perlu diatur, yaitu sama, caranya bagaimana? Usulan kami adalah setiap *driver* atau setiap pemilik truk yang menggunakan *online*, itu didaftarkan NPWP nya. Sehingga si prinsipalnya itu bisa mengetahui berapa penghasilan *driver* setiap bulan, sehingga perusahaan tersebut perusahaan

daring wajib memungut PPh 21-nya, itu kurang lebih seperti itu, Pak, masukan kami kalau untuk poin satu terhadap *online*, *next* Mas.

Nomor dua, nomor dua adalah bagaimana strategi skema fiskal dukungan Pemerintah terhadap perkembangan teknologi jasa transportasi, ini juga jelas bahwa perlu diatur secara derajat dengan usaha sejenis. Supaya tidak timbul persaingan yang tidak sehat, karena selama ini karena pengaturan pajak belum diatur, maka investor itu memanfaatkan celah ini untuk membesarkan usahanya dan mematikan perusahaan yang sudah eksisting yang sudah lama. Contohnya adalah kita-kita ini sudah terdaftar perusahaannya, sudah membayar pajak yang tadi. Bahwa karena menggunakan transaksi *online* sehingga si *driver*-nya maupun si pemilik kendaraan yang didaftarkan di *online* itu justru malah nggak kena pajak. Sementara karyawan kita itu kena pajak PPh 21 dan itu kita pungut kita bayarkan kepada negara, dan ini potensinya sangat besar sekali untuk pemasukan negara. Tadi saya sampaikan bagaimana caranya, setiap *driver*, setiap pemilik kendaraan yang mendaftar di *online* wajib didaftarkan NPWP-nya. Sehingga itu bisa di *record* oleh perusahaan *online*-nya, itu kurang lebih seperti itu, *next* Mas.

Ini masalah pengaturan dana preservasi yang ada, usulan kami adalah kalau kita melihat di jalan tol itu kita sudah dipungut saat masuk tol. Dan itu menjadi tanggung jawab pengelola tol tetapi kami mengusulkan ada semacam badan atau sejenisnya, bagaimana memonitor terhadap kelayakan daripada jalan tol. Karena kita melihat di anggota kami sering terjadi macet di jalan tol karena ada pembangunan jalan tol, gitu. Harusnya tol-tol di Indonesia itu kalau kita melihat di tol di Jagorawi itu jarang sekali rusak. Tetapi di tol di Jawa yang di mana transportasi untuk kendaraannya cukup besar tetapi sering terjadi kerusakan-kerusakan seperti itu. *Nah*, kami mengusulkan ada semacam badan, sehingga ini untuk memonitor terhadap jalan tol tersebut, penggunaan daripada dana tersebut untuk perbaikan jalan.

Kalau yang di non-tol peran Kementerian PUPR dan Pemda ini sangat dominan atas penggunaan dana preservasi, pajak daerah sesuai dengan peruntukannya, dan yang utama adalah *monitoring* sejak pembuatan jalan sampai perawatan jalan wajib sesuai dengan spesifikasi kekuatan daya muat kendaraan, sehingga jalan tidak mudah rusak. *Nah*, ini yang sering terjadi, pembangunan jalan ini katakanlah tidak sesuai dengan spesifikasinya sehingga sering terjadi kerusakan-kerusakan di jalan, sehingga transportasi terhadap barang ini terhambat sampai di tujuan.

Nah, yang lainnya adalah diperlukan supaya terjadi transparansi dalam pengaturan dan preservasi tersebut. Perlu diupayakan mencari peluang di sektor lain dan upaya pengalokasian penerimaan dari pajak kendaraan, pengurusan SIM sejenisnya, dapat dialokasikan lebih banyak ke perbaikan jalan. Jadi, selama ini mungkin pajak kendaraan pengurusan SIM masih sedikit untuk perbaikan jalan, nah, kita mengusulkan supaya pengurusan SIM dan kendaraan ini alokasi diperbanyak ada di perbaikan jalan, *next* Mas.

Nomor 4 adalah belakangan ini Pemerintah sedang mewujudkan angkutan umum yang berbasis massa seperti di Jakarta, Bandung, Solo, dan lain-lain. Apa strategi yang diperlukan bidang keuangan agar terwujud sistem angkutan massa dapat berjalan secara berkelanjutan. Usulan kami adalah angkutan umum berbasis massa memang diperlukan suatu daerah untuk pengurangan macet. Subsidi menjadi salah satu pilihan pembiayaan yang dibutuhkan apabila secara komersial penyediaan angkutan umum massa tersebut belum mampu dibiayai oleh 100% penerimaan dari tarif penumpang.

Nomor 5 adalah masalah ODOL, *nah*, masukan kami adalah seluruh angkutan barang wajib mematuhi batasan dimensi dan tonase. Karena kita melihat bahwa selama ini masih banyak angkutan-angkutan yang melebihi kapasitas yang sangat tinggi dan itu masalah keselamatan tidak dihindarkan pasti yang terjadi. Standarisasi yang dimaksud adalah dengan terlebih dahulu dibuat standarisasi kapasitas daya muat angkut untuk setiap jenis kendaraan. Batasan dimensi dan tonase dibuat dengan mempertimbangkan aspek keselamatan pengemudi kendaraan yang paling utama. Jadi, masukan kami adalah setiap truk itu dihitung dimensinya, jadi istilahnya dimensinya katakanlah muat 10 ton ya, harus mengangkut 10 ton. Yang sekarang terjadi adalah 10 ton diangkutnya adalah bisa sampai 15 ton, *nah* ini yang yang terjadi seperti itu harus ada ketegasan daripada bagian terkait sehingga tidak dilakukan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Seperti teman-teman yang lain tadi sudah disampaikan bagaimana tindakan terhadap pelanggaran tersebut.

Nomor 6 adalah masukan yang belum dimasukkan di dalam RUU LLAJ dari ASPERINDO sendiri ada beberapa, Pak, bahwa pengaturan ganjil genap ini kita melihat di kota-kota besar sudah dilakukan ganjil genap. Ganjil genap ini, perusahaan ASPERINDO maupun yang lain-nya juga, apabila kita masuk di area jalur ganjil genap ini kita harus menggunakan plat kuning. Sementara anggota ASPERINDO ini adalah UMKM, Pak, rata-rata UMKM. Apabila kita menggunakan plat kuning, berarti kita harus beli, investasi. Karena tidak ada perusahaan truk plat kuning yang disewakan rata-rata.

Jadi, kalau yang disewa itu rata-rata plat hitam, sehingga kita sebagai pengusaha kurir itu harus sewa dua, Pak, hari senin masuk ke Sudirman terus besok masuk ke Sudirman, jadi dua, jadi investasi yang cukup besar sekali. *Nah*, kita minta bahwa untuk jalur-jalur ganjil genap ini kita minta dibuat stiker, stiker relaksasi sehingga kita bisa membayar retribusi dari pembelian stiker ini kita bisa membayar retribusi nanti ditentukan oleh Pemerintah berapa, sehingga truk kita walaupun plat hitam tetapi sudah ada stiker kita bisa masuk.

Seperti yang sekarang sudah terjadi, setiap kita ada lebaran, di mana truk atau angkutan tidak boleh masuk di jalur Jawa karena ada lebaran kemarin. Sudah ada dispensasi dari Pemerintah di mana kalau angkutan pos itu boleh melewati jalur tersebut. Sehingga, kemarin kita Anggota ASPERINDO bisa masuk ke Jawa untuk mengangkut kiriman, karena kalau tidak diangkut kiriman, barang-barangnya akan busuk semuanya. Karena yang dibeli adalah ada buah, ada makanan, pempek, *nah* kalau nggak bisa diantar ke Surabaya otomatis busuk. Dan, itu sudah terjadi, Pak, jadi kita mengusulkan supaya ada

stiker khusus di kendaraan kita supaya bisa masuk, tidak harus plat kuning. Karena plat kuning ini memang kita harus pakai PT, sementara tadi anggota kami banyak juga yang masih CV sehingga tidak bisa mengurus plat kuning dan investasi, *next*.

Yang kedua, untuk sepeda motor, anggota kami 90% ini adalah menggunakan sepeda motor, Pak. Baik yang ada kurir yang ada di Aceh ada di Papua rata-rata sepeda motor. Karena memang yang dikirim adalah Bapak-Ibu sekalian, beli pempek kita kirim, itu ngirimnya pakai motor gitu, beli baju kita kirimnya pakai motor. Nah, ini sepeda motor ini belum diatur sebagai angkutan barang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 meskipun sudah tersirat dimasukkan dalam PP 30 Tahun 2021. Jadi, kita minta supaya sepeda motor ini dimasukkan sebagai alat angkut barang, bukan alat angkut orang saja, seperti itu, *next* Mas.

Nah, ini adalah tantangan ke depan terhadap industri per pos-an di Indonesia. Yang pertama adalah kita melihat kalau kita belanja di *marketplace* ada strategi harga yang rendah itu *free* ongkir, ya, karena memang investornya masih banyak duit. Sehingga bermainnya adalah *free* ongkir, diskon tidak wajar sehingga tarif lebih rendah daripada harga pokok. Padahal di dalam Peraturan Menteri, itu sudah jelas Nomor 1 Tahun 2012, pengaturan tarif itu tidak boleh lebih rendah daripada harga pokok. Tapi, yang terjadi kalau kita belanja di *online* itu *free* ongkir, dan itu sebenarnya jelas sudah melanggar. Tetapi, di kebijakan daripada Pemerintah adalah penegakan hukumnya yang sampai sekarang itu belum dijalankan, dan kami sudah minta kepada departemen terkait tetapi sampai sekarang juga belum ada tindakan sama sekali, itu kondisinya seperti itu.

Yang lainnya yang kedua adalah terjadi penguasaan korporasi atas beberapa bidang usaha *strategic* melalui aksi-aksi korporasi mendirikan anak perusahaan, ya, contohnya ada mulai dari darat, laut, udara. Contohnya adalah Lion Air, saya kasih contoh di sini dia punya Lion Parcel, jadi dia punya pesawat, dia punya kurirnya juga yang angkut barang. Shopee sebagai *marketplace* dia punya Shopee Express yang ngirim barang, Lazada punya Lazada Express, Tokopedia punya AnterAja, lain-lain, itu yang terjadi.

Nah, kita minta karena ini usahanya sebenarnya adalah bersinggungan dari izin perdagangan kalau kita melihat di *marketplace* kan izinnya perdagangan, kalau di Lion adalah perhubungan, begitu dia punya kurir dia Kominfo. Di *marketplace* juga izinnya adalah ada di BI karena ada transaksi keuangannya, yaitu transaksi lewat *e-money* nya, itu yang terjadi.

Yang ketiga adalah investasi asing menguasai beberapa bidang usaha yang memiliki potensi strategis nasional. Jadi, kalau kita melihat, kita di *marketplace* ini mulai dari barangnya, mulai dari ngirimnya, mulai sampai dengan uangnya termasuk datanya itu dikuasai istilahnya. *Nah*, kita minta ini harusnya dipisah-pisah, supaya tidak terjadi penguasaan terhadap data kita sendiri. Nah, itu sangat berbahaya apalagi kita tahu ini bukan pengusaha lokal, jadi data itu mungkin bisa ada di mana-mana nantinya.

Yang ketiga Mas. Tadi saya jelaskan bahwa di dalam Undang-Undang Pos Nomor 38, apabila ada perusahaan kurir asing yang masuk di Indonesia itu harus bekerja sama dengan perusahaan lokal, harus bekerja sama dengan perusahaan lokal, itu yang pertama. Yang kedua adalah wilayah pengantarannya hanya sampai dengan Kota Provinsi atau ada pelabuhan udara dan lautnya. Tetapi, yang kita lihat sekarang, banyak perusahaan-perusahaan luar dari luar negeri atau asing itu beroperasinya adalah sudah masuk sampai ke desa-desa, itu yang terjadi, ya, itu yang pertama.

Yang kedua adalah mereka menginvestasikan di Indonesia yang tadi saya bilang *marketplace* punya kurir sendiri, mereka yang antar barangnya sendiri. Padahal, jelas-jelas di Peraturan Undang-Undang PT. Pos 38, perusahaan atau investor asing yang masuk di jasa pengiriman itu wajib bekerja sama dengan pengusaha lokal, tetapi yang terjadi sekarang tidak, sudah berjalan. Minggu lalu ada salah satu perusahaan internasional yang cukup besar, memberikan surat kepada salah satu Menteri, mengusulkan, Pak, ya mengusulkan yaitu secara terus menerus bagaimana industri pos ini asing bisa masuk 100%.

Nah, kami minta kepada Komisi V dan mungkin nanti komisi yang lainnya juga. Supaya tetap bersikukuh terhadap undang-undang yang lama yaitu 38 bagaimana asing ini tidak boleh menguasai 100%, tetapi hanya 48, 49% dan operasinya juga hanya sampai tingkat Provinsi atau di pelabuhan. Kalau sampai ini dibuka 100%, yang terjadi adalah 357 anggota kami itu pasti akan kalah bersaing. Karena mereka investor luar, yang punya duit banyak, mereka melakukan *free* ongkir sementara kita pengusaha lokal tidak mungkin *free* ongkir, nggak mungkin kita *free* ongkir. Karena kita gaji karyawan, kalau mereka konsepnya adalah bagaimana memvaluasi perusahaan ini menjadi besar karena transaksinya besar sehingga akan dijual kepada investor lain karena memang transaksinya sudah besar. Walaupun kita tahu ada beberapa perusahaan yang sudah *go public* minus pun ya laku, karena memang transaksinya yang dilakukan valuasi. Itu poin-poinnya seperti itu, *next* Mas.

Terima kasih atas waktunya yang kami sampaikan, semoga apa yang menjadi masukan dari ASPERINDO bisa diserap oleh Bapak-Ibu sekalian dan bisa dimasukkan di dalam Undang-Undang LLAJ nanti. Terima kasih.

Wasallamuallahikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Dari ASKARINDO, silakan, Pak.

KETUA UMUM ASOSIASI KAROSERI INDONESIA (ASKARINDO)/ SOMMY LUMADJENG):

**Terima kasih Bapak Pimpinan Komisi V dan Anggota,
Saya ucapkan,
Assalamuallahikum warahmatullahi wabarakatuh,
Om Swastiastu,**

**Namo Budaya,
Salam Kebajikan,**

Perkenalkan saya Sommy Lumadjeng dari Ketua Umum dari Asosiasi Karoseri Seluruh Indonesia. Dengan adanya Tor yang kami terima, kami ada tergelitik di 2 poin, 2 poin, poin 5 dan poin 6 yang kami akan tanggapi dari hari ini. Tapi sebelum kami tanggapi hal itu, izinkanlah Pimpinan kami jelaskan sedikit dulu sebagai *prologue* apa yang sebenarnya terjadi di Karoseri saat ini, ya, *next*.

Jadi, Karoseri ini di tempat kami ini, Karoseri ini kami yang tergabung di asosiasi kami ini tidak hanya membuat barang, membuat barang maupun penumpang. Jadi, kendaraan barang maupun kendaraan penumpang, dan saat ini Karoseri yang tercatat di Indonesia saat ini itu sekitar ada 500 Karoseri di seluruh Indonesia dengan, dengan ukuran *size* macam-macam. Ada yang besar sekali yang menyerap karyawan sampai 2.000-2.500 ada yang juga hanya sekitar 100 orang. Tapi rentan di situ *size* bisnisnya dalam penyerapan, penyerapan tenaga kerja (*recording in progress*)

Tentunya Karoseri ini patuh terhadap hukum yang ada di Indonesia saat ini, adalah kami itu patuh dengan Undang-Undang 22 yang berkaitan dengan ini yang sedang akan direvisi Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan, kami juga tunduk pada peraturan untuk ukuran dan sebagainya dimensi kami itu tunduk pada Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 di pasal, khususnya Pasal 54 dan Pasal 55 tentang Kendaraan. Dan, tentunya ada turunannya dari itu kami juga ada di Peraturan Menteri Nomor 33 Tahun 2018 di Pasal 11 dan Pasal 12 itu tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor.

Nah, untuk pelanggaran hukumnya yang kami, kami sita di situ adalah, adalah di Pasal 277 di Undang-Undang 22 Tahun 2009. Bahwa setiap orang yang, setiap orang yang memasukan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dioperasikan di dalam negeri tidak memenuhi kewajiban maka dapat dituntut satu tahun atau denda 24 juta yang mana nanti akan direvisi jadi, saya baca di RUU-nya akan menjadi RUU Nomor 277A ditambahkan itu. *Nah*, itu nanti saya akan salah satu yang akan saya poin untuk saya jabarkan lebih di sini, keinginan kami, *next*.

Nah, sebelum itu kami perlu jelaskan bahwa alur yang terjadi di Karoseri adalah sebagai berikut. APM adalah agen pemegang merk, jadi itu produsen kendaraan *chassis*. Dia menjual itu lewat *dealer*, pekerjaan Karoseri yang ada di kiri itu pekerjaan Karoseri itu bisa dapat dari *customer*, *customer* beli *chassis* dari *dealer*, *customer*, eh *customer* beli *chassis* dari *dealer*, *dealer* ke Karoseri, Karoseri melakukan produksi, dan diproduksi, sebelum diproduksi ada permohonan SRUT sesuai dengan aturan Undang-Undang yang ada tadi di Pasal 54 dan 33, Undang-Undang APM 33.

Dan, setelah itu kita dapat kita bisa produksi, setelah produksi selesai keluar adalah yang namanya SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe), yang mana

sesuai dengan kendaraan yang diperbolehkan oleh Pemerintah untuk dibuat, di situ tertera dimensi, tinggi, lebar, dan berat yang diizinkan. Setelah selesai kendaraan itu dikirim balik ke ATP, dikirim balik ke ATPM yang warna hitam, dan dari ATPM dibuatkan itu KIR, STNK, BPKB dan balik ke *customer*. Jalur kedua adalah *customer* beli chassis lari ke Karoseri, dikerjakan, balik ke Karoseri lagi, balik ke *customer*, itu yang terjadi. Dan, penegakan hukumnya adalah oleh LLAJ itu di Kementerian Perhubungan dan Polantas di Polisi Lalu Lintas, *next*.

Nah, dalam aturan-aturan yang ada menurut untuk memenuhi Undang-Undang, kami itu tunduk bahwa Karoseri itu selalu akan minta pengajuan dokumen ke Dirjen Perhubungan Darat untuk membuat rumah-rumah Karoseri. Dan, di situ apabila dilakukan penelitian rancang bangun, apabila itu rancang bangun sesuai dengan undang-undang. Maka dinyatakan lulus, apabila dinyatakan lulus Karoseri dapat membuat kendaraan itu sesuai dengan apa yang ada di surat SKSB (Surat Keputusan Rancang Bangun), yang sudah ditandatangani oleh Dirjen Perhubungan Darat, *next*.

Dalam pembuatannya, dalam pembuatannya setelah kami membuat kendaraan itu, kendaraan itu selesai, kami itu akan diuji lagi oleh yang namanya BPTD. Bahwa, kendaraan itu sesuai dengan rancang bangun yang ada dan diterbitkan berita acara kesesuaian fisik itu dengan gambar yang ada, oleh transportasi darat yang gambarnya yang akan beredar itu adalah di luar adalah SRUT. *Nah*, SRUT ini gunanya adalah dipakai untuk saat ini karena, karena kasus ODOL yang berkelanjutan dan sebagainya, SRUT ini sekarang dipakai sebagai syarat untuk mengurus STNK. Tanpa SRUT ini tidak bisa buat STNK, *next*.

Nah, dari semua ini kami merasa bahwa ODOL ini sejak Tahun 2018 kita gencar-gencarnya untuk diminta untuk tidak membuat Karoseri, tidak membuat kendaraan yang *over* dimensi. Kami sangat setuju bahwa dipaparkan bahwa kerugian 43 Triliun tiap tahun untuk membetulkan, memperbaiki jalanan yang rusak dan fatalitas yang timbul karena kendaraan-kendaraan itu *over load*, ya, remnya tidak cukup. Kami sangat setuju dan waktu itu kami juga sudah bilang, ya, kami setuju untuk tidak membuat kendaraan lagi untuk *over load*. Tapi apa yang terjadi, apa yang terjadi? Jadi, peranan-peranan industri Karoseri, disaat ini itu, kami tunduk dengan PP 55 PM 33 untuk tidak memproduksi kendaraan *over load*. Tapi apa yang terjadi? Penegakan hukumnya tidak, tidak, ya tidak tepat dan tidak komprehensif.

Jadi akhirnya itu menjadi *boomerang* bagi sebagian Karoseri, ada yang boleh, bukan boleh, ada yang berani buat *over* dimensi, ada yang perusahaan tidak berani, yang tidak berani akhirnya mati. Karena beli di toko sebelah yang berani nekat, *nah*, akhirnya ini menjadi ketidaktimpangan kan. Jadi kami sangat mengharap untuk dapat penegakan hukum, ini betul-betul tidak tebang pilih ya.

Dengan yang ini yang saya sangat tekankan bahwa kami sangat setuju dengan adanya revisi Undang-Undang 22 terutama di Pasal 27, eh, 277 yang ditambah 277 A. Tapi itu belum menjangkau semua *stakeholder* yang ada, karena kalau tadi lihat dari paparan saya sebelumnya bahwa yang terkait itu ada yang

lolos dari jaringan Pasal 277 A yang ada di draf yang saya baca. Dan kami memohon Pimpinan, apabila itu di Pasal 277 A akan diterbitkan mohon untuk sanksi pelanggaran dikenakan pada pelaku usaha. Tidak tebang pilih pelaku usaha yang terlibat, aparat penegak hukumnya juga digeret, baik pidana maupun denda. Jadi, saat ini mungkin dari teman-teman semua dari angkutan ini ngelihat *loh kok* transporter-nya yang kena, *kok* tukang Karoserinya yang buat yang kena, bahkan supirnya.

Tapi perjalanan untuk membuat kendaraan ini ada berbagai instansi yang terlibat dalam hal ini, mungkin kita tidak usah berandai-andai ini jalan Gatot Soebroto sore atau malam lewat sini, liat saja itu ada truk yang mustinya bawa truk-truk bawa tanah. Yang mestinya cuma boleh tinggi 1 meter, truk tronton itu hanya boleh tinggi 1 meter, lewat sini minimal 1 setengah meter. Mungkin bawa 40 Ton atau 50 Ton di situ kami tidak tahu persisnya tapi yang jelas kendaraannya itu *over load*. Dalam hal ini penegak hukum saya maaf kata *nih* kalau ada saya dalam hal ini, penegak hukum saya tanya, ada di mana? sehingga yang begini itu masih berkeliaran. *Nah*, sekali lagi saya tekankan apabila Pasal 277 A saya, seluruh sanksi pelanggaran dikenakan kepada pelaku usaha, aparat penegak hukum baik pidana maupun berupa denda.

Nah, contoh pihak mana yang terkait dan bertanggungjawab apabila terjadi ODOL itu adalah *dealer*, dalam hal ini bisa juga apa *dealer* itu ada kaitannya dengan ATPM, apabila ATPM juga membuat Karoseri, membuat rumah-rumah Karoseri berarti ATPM-nya juga terlibat. Karoseri, pemilik angkutan, pemilik barang, pejabat yang terkait dalam perizinan, pengujian kendaraan dan Lantas, ya. *Nah*, apabila ini dilakukan mereka akan takut dan tidak akan berani untuk melanggar dan betul-betul tidak tebang pilih Pimpinan, itu yang kami usulkan dari kami.

Dan, tentunya sekarang itu yang sangat baik sehingga menghindari pungli, menghindari interaksi antara manusia yang akhirnya timbul negatif *effect*, sebaiknya pergunakanlah e-tilang ya, jadi sudah tidak ada interaksi, *you* ngelanggar, denda, selesai. Tidak bisa ya, tidak bayar denda ya mobilnya tidak bisa laju lagi lain kali, sudah selesai, titik, begitu.

Next, ya kira-kira itu Yang Mulia kami dapat sampaikan dari Karoseri, kami sebenarnya ujung daripada yang dipergunakan oleh Bapak-Bapak yang ada disamping saya ini, ya. Jadi tanpa kami Karoseri, Bapak-Bapak ini juga nggak bisa kerja Yang Mulia, karena kendaraan dari kami yang buat gitu. Demikian Pak, terima kasih Pimpinan dan para Anggota Komisi V. Mudah-mudahan bisa dikabulkan usulan kami.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam, terima kasih. Kelima asosiasi ini tepat waktu, kalau kita bagi rata-rata 15 menit, karena tepat jam 3, 1 setengah jam, ya, satu setengah jam iya.

Baik, sekarang sampailah waktunya ada masukan ataupun pendapat bagi Anggota yang berkeinginan bertanya ataupun mendalami. Yang pertama Pak Willem Wandik silakan, Pak, yang lain dulu? *Oh ya*. Yang kedua Pak Hamka, yang terakhir. Pak Sudewo? Baru datang.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Terima kasih, Pimpinan,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Pimpinan dan semua kawan-kawan Anggota Komisi V yang saya hormati, Para Asosiasi yang berkesempatan hadir dalam forum rapat kali ini yang saya hormati dengan bersama-sama kawan.

Ini sesuatu yang menarik untuk diikuti dan menarik untuk dipikirkan *gitu ya*, ternyata begitu kompleks persoalan tentang transportasi. Sampai masalah Karoseri, sampai transportasi *online*, angkutan barang, angkutan penumpang dan lain sebagainya. Semakin diikuti sebenarnya semakin pusing *gitu ya*, sampai harus dari mana kami ini melangkah ya, karena semua adalah penting, *gitu*, semua adalah penting. Tetapi untuk mencapai satu kesempurnaan ya memang perlu perjuangan dan perlu pengorbanan. Sesuatu yang harus kita pikir secara bersama-sama secara sinergis melibatkan berbagai *stakeholder*, itulah harapan kita supaya semua yang sulit ini bisa kita urai menjadi lebih mudah begitu.

Yang pertama persoalan ODOL, *over dimensi* dan *overload*. ODOL ini memang sesuatu yang dilematis yang kita hadapi, kalau dalam konteks undang-undang, ODOL adalah kategori pelanggaran, jelas itu pelanggaran sesuatu yang tidak bisa ditoleransi kalau kita mengacu pada peraturan perundang-undangan. Dalam konteks hukum positif, dalam konteks hukum positif, ODOL harus ditindak, ya. Tetapi, kalau berpikir secara komprehensif dengan memikirkan berbagai unsur, berbagai kepentingan *gitu*. Kita mesti harus mencarikan satu solusi dengan satu kebijakan yang bijaksana, mengingat menertibkan ODOL itu ada satu dampak, ya, ada satu dampak.

Dampaknya kira-kira kalau dibobot kalau dibandingkan itu dengan ODOL yang dikatakan bisa merugikan negara sekian puluh triliun, ODOL bisa merusak konstruksi jalan, ya. Itu kalau dibandingkan dengan jika ODOL kita tertibkan secara, secara *saklek* itu dampaknya lebih besar mana? *Gitu loh*. Sayangnya sampai sekarang tidak ada kajian, tidak ada penelitian, tidak ada analisa, membandingkan terhadap dua hal ini. Jika ODOL tetap berjalan kira-kira dampaknya bagaimana? Bila ODOL kita tertibkan dampaknya bagaimana? Karena ada positif ada negatifnya. Kalau ODOL ini sesuatu hal baru berjalan ya, mungkin tidak lama berjalan. Kurun waktunya mungkin baru sekian bulan, kita bisa mengambil pilihan ODOL kita tertibkan. Hukum positif kita laksanakan, di mana saja ada ODOL harus kita tegak harus kita tindak.

Tapi sayang, ODOL ini sudah berjalan sekian lama bahkan menjadi satu justifikasi bahwa ODOL ini seolah-olah juga bukan satu pelanggaran, bukan

satu pelanggaran. Saya juga tidak tahu bagaimana kronologisnya sampai ODOL seperti ini terjadi di mana-mana, tanpa ada ukuran yang jelas, tanpa ada batasan yang jelas dan sudah berjalan lama. Saya nggak ngerti kronologisnya, saya nggak tahu bagaimana proses lahir dan proses pembesarannya ODOL ini. Tapi ini kan satu fakta bahwa sesuatu sudah terjadi.

Saya hanya berfikir demikian, bahwa bila ODOL ini kita tertibkan, ya. Dampak negatifnya yang dirasakan sangat besar dan sangat luar biasa, sangat luar biasa. Mengapa? Karena *cost logistic* terhadap hal itu menjadi sangat besar, *cost logistic* sangat besar. Sekarang ini *cost logistic* negara kita adalah tertinggi di dunia, *cost logistic* Indonesia itu paling tinggi di dunia. Lebih tinggi daripada Eropa, lebih tinggi daripada Amerika dan lebih tinggi daripada negara-negara Asia. Kalau misalnya akan kita tertibkan sehingga muatan itu harus kita batasi secara standar, *cost logistic*-nya akan jauh lebih besar daripada yang sekarang ini, kondisi ini saja sudah sangat tinggi apalagi, apalagi kita tertibkan.

Akan jauh lebih besar, dampak daripada *cost logistic* yang sangat tinggi itu, daya saing ekonomi Indonesia terhadap dunia menjadi sangat lemah, menjadi sangat lemah. Bukan merupakan satu pilihan investasi yang bagus, bukan merupakan pilihan investasi yang menarik di Indonesia. Bahkan sekarang ini saja banyak industri banyak pabrik yang *raw material*nya saja tidak bisa memanfaatkan hasil potensi sumber daya alam Indonesia, tidak bisa memanfaatkan potensi sumber daya alam tanah air. Dia lebih murah mendatangkan *raw material* dari luar negeri, itu akibat daripada *cost logistic* itu tadi, *gitu* ya. Kalau *cost logistic* itu naik, *cost logistic* itu naik berarti harga berbagai komoditi juga naik. Kalau harga komoditi itu naik, daya beli masyarakat bisa menjadi lemah, bisa menjadi lemah. Masyarakat bisa tidak, tidak bisa, tidak ada kemampuan untuk membeli barang, tidak bisa membeli, membeli berbagai macam komoditi.

Dan, perusahaan-perusahaan itu, perusahaan-perusahaan angkutan barang ya, perusahaan-perusahaan angkutan barang bisa mati. Tidak akan bisa, tidak akan bisa, karena juga penggunaanya menurun secara drastis. Kalau ekonomi secara keseluruhan itu menjadi lemah ya otomatis itu berdampak kepada semuanya *gitu* kan. Hal yang, tetapi kalau ODOL ini memang perlu, ODOL ini perlu diteruskan, dampaknya ya memang seperti yang disampaikan oleh Bapak Ibu sekalian, ada kerugian negara, kerusakan jalan begitu. Tapi perlu diingat bahwa kerusakan jalan itu dipengaruhi oleh berbagai faktor, ini juga tidak pernah dilakukan suatu penelitian bahwa kerusakan jalan itu dipengaruhi bisa juga karena kualitas pekerjaan konstruksi, ya.

Kalau ODOL *overload* itu menjadi penyebab terjadinya kerusakan jalan, itu ya benar. Tapi kontribusi terhadap hal itu berapa? Apakah kontribusi kerusakan satu jalan itu sangat dominan dipengaruhi oleh *over load* ataukah dominan dipengaruhi oleh kualitas pekerjaan konstruksi? Ini juga tidak pernah dilakukan penelitian, ini juga asumsi-asumsi, ini juga hanya perkiraan-perkiraan semua. Coba kalau semuanya itu dihitung berdasarkan analisa berdasarkan satu penelitian, saya kira kita ambil kebijakan akan lebih presisi, ya. Kalau kita itu mengambil satu kebijakan hanya atas dasar perkiraan atau asumsi, kebijakan yang akan dilahirkan juga tidak akan bisa efektif, tidak akan bisa

menjawab satu persoalan, tidak akan bisa menghadapi satu tantangan. Jangan sekali-kali kita itu membuat satu kebijakan karena atas dasar asumsi.

Ada pemikiran juga dari kawan tadi angkutan barang, apa itu namanya tadi JBI, ya, JBI nya itu jumlah berat indeks *gitu* kalau gak salah ya, atau apa *gitu* ya? Apa?

PESERTA RAPAT:

Berat yang diizinkan.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Jumlah berat yang diizinkan itu, selama ini kan standarnya acuannya yang dipakai adalah 8 Ton, coba itu dikonversi menjadi 13 Ton seperti yang usulan, ya. Ya, kita memang harus ada satu konsekuensi terhadap realita yang terjadi di lapangan. Karena realita yang terjadi di lapangan ini tidak, tidak secara mudah ya begitu serta merta harus kita tindak, ya. Karena dampaknya sangat luar biasa terhadap perekonomian negara, terhadap perekonomian nasional, terhadap perekonomian masyarakat Indonesia. Boleh *dong* sekali-kali dilakukan penelitian, dikonversi JBI ini dari 8 Ton menjadi 13 Ton, konsekuensinya apa? Konsekuensinya anggaran konstruksi menjadi tinggi, ya nggak apa-apa, tidak menjadi masalah. 1 Kilometer jalan raya dengan dimensi sekian itu berubah naik menjadi sekian miliar rupiah, tidak jadi masalah. Tapi manfaat daripada itu kan lebih besar untuk penerimaan negara, ya kan.

Kita memberikan satu toleransi terhadap *over load*, tetapi dampak positif terhadap perekonomian itu besar, ya. Kita punya satu konsekuensi dengan menganggarkan lebih terhadap konstruksi jalan, nggak jadi masalah. Tetapi kan konsekuensinya, tapi kan dampak positifnya terhadap perekonomian sangat besar. Baik itu masyarakat luas, punya daya jangka, jangkauan beli yang tinggi. Perusahaan-perusahaan bisa, *cost* politiknya, bisa, *eh cost logistic*-nya bisa ditekan sehingga punya nilai daya saing yang tinggi terhadap bangsa dan negara yang lain, gitu. Karena jalan ini adalah infrastruktur jalan itu adalah urat nadi perekonomian bangsa, kita harus tahu filosofi itu kita harus tahu makna itu, jangan kita ego, kita harus melakukan evaluasi secara total.

Dan, menurut hemat saya, apakah perlu revisi Undang-Undang Lalu Lintas ini? Tidak perlu. Mengapa tidak perlu? ini cukup kok dengan peraturan-peraturan Menteri, supaya lebih cepat untuk kita jalankan perbaikan-perbaikan. Tidak perlu harus dilakukan revisi Undang-Undang sampai harus, percuma juga. Kita melakukan satu revisi undang-undang, kalau nanti implementasinya masih cukup lama karena harus menunggu turunan-turunannya. Harus nunggu adanya Peraturan Pemerintah, harus menunggu Perpres atau sebagainya. Kita bisa melakukan langkah cepat, sudah relevan semuanya yang ada di sini tinggal bagaimana implementasinya di lapangan *kok*. Pedoman teknis untuk pembangunan konstruksi jalan, kan, tidak dalam Undang-Undang di sini, juga tidak ada dalam Undang-Undang tentang Jalan. Itu cukup diterbitkan melalui Peraturan Menteri, ya kan? Jadi tidak harus *gitu*.

Jadi saya sangat, sangat sependapat ya, sangat sependapat. Ya mungkin ada yang berbeda dengan dengan saya, tetapi ya itulah pilihan, itulah demokrasi. Tapi, apa pendapat saya ini juga ada ada argumentasinya, *gitu loh*, ada argumentasinya. Jadi jangan sampai sekali-kali kita membuat satu kebijakan itu atas dasar asumsi. Kalau belum ada satu penelitian, ya, lebih bagus mana bila ODOL ini kita tertibkan kita pangkas dengan penegakan hukum. ODOL ini kita berikan satu toleransi dengan satu konsekuensi kita harus menaikkan anggaran konstruksi jalan. Buatlah penelitian-penelitian, kalau penelitian itu ada, munculkan rekomendasi. Kalau belum ada penelitian-penelitian, belum ada kajian-kajian jangan sekali-kali kita berpikir melakukan perubahan undang-undang ini, jangan sekali-kali kita membuat undang-undang atas dasar asumsi lagi.

Jadi, saya Bapak Ibu sekalian, saya sangat terima kasih, *panjenengan sedoyo rawuh wonten mriki ngggeh, kulo niki remen sanget saget kepanggeh panjenengan, gitu ya*. Saya terima kasih sekali Bapak Ibu sekalian datang ke Komisi V.

Ya, termasuk pemikiran yang transportasi *online*, ya transportasi *online* itu memang logikanya karena dia merupakan jasa komersil, ya, tidak selayaknya dong aplikator merangkap sebagai operator. Yang terjadi adalah monopoli usaha, kalau aplikator ya, ya aplikator. Operator mungkin lebih banyak daripada jumlah aplikator, *gitu* kan. Jadi aplikator bisa diaudit, operator bisa diaudit. Kalau untuk penarikan pajak, penegakan ketertiban pembayaran pajak itu kan bisa dilakukan juga, meskipun tanpa harus memasukan ini terhadap undang, masuk dalam satu undang-undang. Jadi aplikatornya, operatornya, *driver*-nya, penggunanya, pengusahanya, itu semua harus diwajibkan kena pajak. Hubungan industrial bagaimana antara *driver* dengan pengusaha, ini kan juga bisa diatur dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja *gitu* kan, jangan seolah-olah menjadi liar begitu saja.

Seperti juga persoalan yang *over* dimensi, *over load* dikambinghitamkan juga bahwa itu adalah penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Apakah betul bahwa kecelakaan lalu lintas itu hanya disebabkan oleh ODOL? Belum tentu. Berdasarkan penelitian, kecelakaan lalu lintas itu disebabkan yang paling utama adalah, adalah kelelahan supir, kelelahan *driver* ya, kelelahan *driver*. Ada faktor lain, apa? Kondisi teknis kendaraan yang tidak memadai dan kendaraan yang tidak laik jalan. Ini persepsi kadang antara kondisi kendaraan secara teknis disamakan dengan laik jalan. Uji laik jalan itu sangat berbeda dengan kendaraan teknis *gitu* ya, dan cara uji laik jalan ini pun juga harus, harus dibenahi, secara simpel itu memang tidak sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan.

Yang disampaikan oleh Karoseri juga, inginnya ya harus penegakan hukum yang ketat, itu bagus juga. Tapi esensinya dari Karoseri, dari asosiasi Karoseri tidak itu, yang saya tangkap bukan itu, yang saya tangkap jangan terbang pilih, begitulah ya, yang saya tangkap jangan terbang pilih. Kalau memang itu harus dilakukan, dilakukan ketertiban terhadap ODOL sehingga berdampak terhadap industri Karoseri, ya. Ini mesti harus dipikirkan, pikirkan

bersama lagi, jangan sampai apapun kebijakan yang kita ambil ada satu korban terhadap pihak tertentu, kita tidak ingin.

Yang ingin saya kritisi adalah bahwa Karoseri memang mengajukan uji rancang bangun kepada Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Yang saya tahu selama ini, izin rancang bangun itu dibuat terlalu sulit, dibuat terlalu rumit membutuhkan waktu lama dengan biaya yang tinggi, ya. Tiga bulan harus sampai menunggu izin rancang bangun itu turun dengan biaya sampai 50 juta, untuk apa? 50 juta, sudah turun menjadi berapa?

KETUA ASOSIASI KAROSERI INDONESIA (ASKARINDO)/ SOWANWITNO LUMADJENG:

Untuk kendaraan medium, yang medium itu 5 juta.

KETUA RAPAT:

Saya yang pimpin rapat udah capek loh ini.

KETUA ASOSIASI KAROSERI INDONESIA (ASKARINDO) (SOWANWITNO LUMADJENG):

Eh, *sorry*.

KETUA RAPAT:

Dari sana ke saya, baru Bapak ke saya, ya.

KETUA ASOSIASI KAROSERI INDONESIA (ASKARINDO) (SOWANWITNO LUMADJENG):

Maaf.

KETUA RAPAT:

Udah capek ini saya, ya. Silakan Pak, ulangi.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Ya, coba, izin Pimpinan biar, atau saya teruskan dulu?

KETUA RAPAT:

Teruskan dulu karena sudah 20 menit ini, Pak.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Siap.

KETUA RAPAT:

Bapak sudah tidak setuju dibahas oleh undang-undang, terus Bapak juga Bapak juga yang panjang sekali bicara sudah 20 menit, Pak

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Ini memanfaatkan bangku kosong senior, memanfaatkan bangku kosong senior, gitu. Jadi, Karoseri itu yang saya tahu izinnnya terlalu lama dan hasilnya juga tidak signifikan. Mengapa hasilnya tidak signifikan? Banyak terjadi kecelakaan lalu lintas, hasil Karoseri itu, ya, truk maupun bis. Itu juga karena produk Karoseri yang tidak bagus, mengapa ketika terjadi kecelakaan banyak bangku yang lepas? Misalnya seperti itu, gitu. Padahal rancang bangun itu juga sudah diuji kembali hasilnya oleh BPTD. Dimensinya diuji, beratnya diuji, tapi ya mengapa hal semacam itu terjadi? Itu kan hanya formalitas berarti, hanya simbolis dia melakukan itu tidak melakukan sesuatu yang sesungguhnya, *nah* ini yang kita.

Kemudian, Karoseri ini ya, juga bisa terjadinya penyebab, penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Ini kayak ada satu kebakaran bis, bahwa Karoseri punya aliran listrik sendiri, APM punya aliran listrik sendiri dan AC punya aliran listrik sendiri, satu sumber yaitu aki. Ini jelas pembobotan energi di masing-masing itu berbeda-beda, di sinilah menjadi pemicu terjadinya panas dan terjadinya kebakaran. Apakah tidak ada ide supaya semuanya itu jadi satu baik APM, Karoseri, dan AC itu satu energi sehingga pembebanannya sama *gitu* kan, pembebanannya sama. Jadi, ini merupakan sesuatu yang perlu dipikirkan juga.

Saya kira itu senior, mohon maaf meskipun saya panjang tetapi jelas sikap saya janganlah dibuat revisi undang-undang, buat saja peraturan-peraturan, mana poin-poin mana yang perlu dibuat satu poin. Nanti akan saya dorong untuk menjadi satu peraturan. Tapi, saya mohon maaf juga kalau memang sikap saya ini berbeda dengan kawan-kawan.

Terima kasih Ketua.

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Pak Sudewo ini memang orangnya kalau bicara baik sekali. Karena kadangkala memang dia paling lama bicara tapi memang terstruktur dan pantas untuk kita dengarkan. Walaupun beliau tidak setuju untuk membahas undang-undang ini tapi masih ada 8 fraksi, ada 9 fraksi di sini yang setuju untuk melanjutkan pembahasan undang-undang ini. Baik, berikutnya adalah Pak Willem silakan, Pak Willem.

F – P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik,

**Pak Ketua dan juga rekan-rekan Anggota Komisi,
Dan juga para Ketua Asosiasi dan juga seluruh jajarannya yang kami hormati,**

Dari kami yang pertama, Pak Ketua, terkait dengan sepeda motor yang telah dipaparkan tadi untuk masuk dalam draf RUU LLAJ untuk dimasukkan dalam pembahasan RUU LLAJ. Kami, harap ini bisa menjadi perhatian kita bersama karena kami menyadari bahwa persoalan kontekstual yang dihadapi dalam penyelenggaraan jasa transportasi di seluruh penjuru nusantara ini begitu beragam, sehingga tidak terjadi penyamaan definisi dan diperlakukan sama se-Indonesia. Karena di mana walaupun tidak sejumlah daerah membutuhkan transportasi kendaraan roda dua itu digunakan sebagai untuk mengangkut barang. Tapi ada sejumlah daerah katakanlah kami di Papua, memang itu sangat dibutuhkan dan juga seperti Nias yang dipaparkan tadi memang penggunaan transportasi roda dua itu sangat dibutuhkan untuk kepentingan pelayanan baik ngangkut barang maupun juga orang, sehingga kami harap bisa menjadi perhatian.

Dan, yang berikut terkait dengan organisasi angkutan darat ya, ORGANDA, ya. Itu terkait usulan penyusunan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan. Kami setuju agar terwujud *roadmap* peta jalan LLAJ yang tegas, transparan, dan terukur sehingga semua *stakeholder* yang terkait dengan implementasi dari Undang-Undang LLAJ dapat memahami secara utuh termasuk masyarakat secara luas.

Yang berikut, untuk Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia, terkait muatan beban lebih. Karena yang terus berurusan langsung dengan lalu lintas dan angkutan jalan itu supir dan kendaraannya. Sebenarnya, kalau supir dan pemilik kendaraan truk itu tidak mau mengangkut berarti kan tidak terjadi transaksi sehingga sangat wajar kalau dikenai sanksi itu pengemudinya. *Nah*, atukah pernah ada pengalaman terjadi paksaan dari pemilik muatan barang sehingga mengusulkan perlunya perubahan dalam Pasal 307 dalam Undang-Undang LLAJ ini.

Sekian, Pak Ketua, mungkin sedikit saja yang bisa kami sampaikan pada kesempatan ini, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Willem, Pak Fauzi ada? *Eh* Pak Fauzi. Pak siapa, Pak Ilham? Silakan.

F – P. GOLKAR (ILHAM PANGESTU):

Nah, terima kasih, Pimpinan,

Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Pimpinan, Narasumber dan teman-teman yang hadir di Komisi V,

Pertama-tama untuk diketahui Bapak diundang kemari untuk memberi masukan terhadap perubahan Undang-Undang Jalan Nomor 22 Tahun 2009. Sampai dengan sekarang ini kita akan merancang undang-undang, tahun Undang-Undang Tahun 2009 sampai dengan 2022 sekarang itu umurnya cuma 13 tahun, Pak. Maka banyak narasumber yang kita undang di Komisi V ini, kita *nggak* mau Undang-Undang ini hanya sekedar umur seperti 13 tahun. Kita mau berpikir jauh ini, Indonesia ini mau berpikir jauh bagaimana besok teknologi misalnya ada mobil tanpa awak, pesawat tanpa awak, mungkin besok yang lain-lain pun tanpa awak *nah*, ini mau kita tuangkan dalam pasal-pasal ini, ini Bapak sebagai masukan ODOL.

Memang masukan-masukan yang sebelum-sebelumnya ini memang kita kaji pelan-pelan memang semakin lama semakin rumit seperti Pak Hamka bilang. Tapi, inilah tugas kita untuk sama-sama memperbaiki negara kita, Pak, ini. Jadi keputusan-keputusan yang akan kita buat nanti mungkin ada yang senang ada yang tidak senang. Ada sebagian orang minta misalnya, ODOL ini 8 Ton mobil, sebagian bilang minta 13 Ton. *Nah*, kalau 8 Ton, dengan perkembangan zaman, berapa ribu penambahan mobil setiap tahun? Ada yang 13 Ton, bagaimana kondisi jalan kita nanti semakin lama semakin rusak merugikan negara.

Ini masukan-masukan begini, ini yang kita terima, Pak. Nanti kita akan membuat rapat tersendiri internal komisi bersama fraksi-fraksi yang sepakat untuk merubah Undang-Undang Jalan ini dan akan dipermanenkan, maka masukan Bapak ini kami catat dan kita rekam sebagai bahan kita. Dan, bukan Bapak, orang-orang sebelum Bapak sudah banyak dan yang ke depan ada lagi Pak. Ini sebagai masukan catatan. Mungkin itu saja, Pimpinan.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Ilham, Pak Hamka, yang terakhir silakan.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA BACO KADY, M.S.):

Bismillahirrahmanirahim.

***Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore,
Salam sejahtera untuk kita semuanya,***

Yang pertama sebagai pengantar dulu bahwa ide merevisi undang-undang ini secara akademik itu sudah kami kaji dan layak dilanjutkan sebagai Rancangan Undang-Undang. Persoalannya adalah ada yang tidak setuju dan ada yang setuju, itu dinamika. Yang lebih transparan sebenarnya adalah kita tidak mau mengatakan bahwa polisi ditinggal, dilaksanakan oleh Kemenhub itu tidak. Itu kan, itu yang kadangkala timbul perdebatan, *law enforce* seperti apa yang disampaikan oleh (suara kurang jelas) tadi, itu tetap dilaksanakan oleh Polisi. Jangan kita berdebat dulu soal siapa yang berperan, tentunya kalau *law*

enforce itu pasti penegak hukum. Kita bicarakan dulu revisi undang-undang ini substansinya apa. Ya, kalau ada kawan yang tidak setuju tidak apa-apa, tidak masalah. Karena hari ini kita membahas mengenai masukan dari Bapak-Bapak terhadap revisi undang-undang ini, itu yang kita harapkan pada hari ini. Jangan apa, muncul, ya mohon maaf kalau ada perbedaan, tapi itulah dinamika.

Saya masuk kepada substansinya, hanya ada dua bagian besar karena terima kasih semuanya telah memberikan masukan baik secara tertulis apalagi dijelaskan lagi secara lisan, itu membuat kami membuka wawasan dan menambah pengetahuan kami di dalam penyusunan sementara.

Saya ingin mencoba dulu dari sisi kalau pengangkutan truk dan sebagainya dari sisi entitas bisnisnya dulu saya. Karena apa saya memulai dari entitas bisnis itu karena undang-undang dibuat ini harus kita mendefinisikan entitas bisnisnya itu apa sih? Karena sekarang dengan perkembangan teknologi itu terjadi sesuatu yang apa namanya, ya, banyak sekali yang terlibat di dalam satu entitas bisnis. Tadi sudah disampaikan, aplikator, aplikator menciptakan *marketplace*. Kalau saya katakan itu adalah *calo*-nya saja, aplikator kalau tidak jelas jenis perusahaannya, berada di bawah kewenangan siapa, ya itu saya tidak mau masukan dia sebagai bisnis atau entitas bisnis pada transportasi. Aplikator *online*, *offline* itu adalah cara menurut pandangan saya dan terima kasih banyak masukan di sini.

Saya ambil contoh misalnya, Bluebird, perusahaan transportasi, mau daring dan tidak daring, kalau Bluebird tidak menggunakan daring pasti dia ketinggalan dalam kemajuan teknologi, kan begitu, Pak. Tetapi yang terjadi sekarang kita tidak bisa membedakan entitas bisnis aplikator, nasibnya pengemudi dan aturan-aturan pengamanan atau aturan-aturan lain yang mengikut dari kegiatan itu.

Oleh karena itu, saya ingin mengatakan bahwa, *ayo* kalau katakan Bapak adalah perusahaan transportasi, ada Karoseri, jelas entitasnya. Kalau yang *online* misalnya, apa namanya, yang tidak jelas walaupun dikatakan tadi UMKM, harusnya jelas identitasnya, Pak. Kalau mau dijadikan koperasi minimal misalnya 5 atau 10, truk atau 10 taksi yang dikuasai. Apakah kita bisa mengatakan itu perusahaan perorangan karena satu saja mobilnya, itupun digunakan untuk sampingan, susah juga itu, Pak, mendefinisikannya. Tadi mengatakan UMKM.

Nah, kalau mau melihat perusahaan transportasi yang benar lihatlah misalnya Bluebird dan yang menggunakan *online* dan *offline*, karena saya katakan bahwa itu adalah cara. *Online* itu izinnya dari Kementerian Kominfo, keluar lagi aturannya dari Kementerian Perhubungan, yang mana diikuti *gitu loh*? Bingung sendiri, Pak, Pemerintah sendiri yang membuat bingung rakyatnya *gitu loh*, khususnya di bidang transportasi. Bagaimana mau mengatur haknya orang lain.

Nah, oleh karena itu kalau saya, Pak, pendapat saya dan fraksi saya. Harusnya kita definisikan sama-sama dulu, Karoseri jelas, kantor pos, transportasi, kantor pos itu jelas semuanya. Tapi yang namanya yang di luar-

luar tanpa ada *station*-nya itu mau dinamakan apa sih, Pak? Jenis kelaminnya apa? *Gitu loh*. Ini sebenarnya yang mendesak untuk diatur, Pak, karena akan membawa *impact* yang panjang, nanti kalau tidak ada diatur dengan baik.

Beberapa waktu yang lalu ada narasumber kami juga mengatakan bahwa semua yang dikeluarkan, Peraturan Menteri Perhubungan, peraturan yang lain itu melabrak semua peraturan-peraturan yang ada di atasnya. Peraturan Menteri itu dasarnya apa loh, Pak? Mengesahkan angkutan roda dua sebagai angkutan umum, hanya saja perlu kita pikirkan. Apa yang kita pikirkan? Karena jutaan orang sudah mencari hidup di situ, tidak boleh juga dikorbankan. Inilah pentingnya kita merubah, merevisi undang-undang ini untuk mencari solusi.

Makanya, saya berterima kasih tadi semakin banyak saya dengar semakin bingung juga tapi semakin satu per satu saya cari tahu di mana letak meluruskannya ini semua, Pak. Hampir kebingungan saya kalau mau memberikan sanksi kepada ODOL, ya pembuat Karoseri, pengusaha angkutan banyak yang harus ditindakpidanakan di sini. Itu luar biasa capek, capek juga Polisi nanti itu. Termasuk Polisi termasuk petugas kata Bapak, itu juga lebih bingung lagi, *hayo*. Saya tadi diam semakin lama Bapak memberikan itu semakin bingung saya, saya diam dulu, simpan, nanti di rumah lebih banyak baca-bacanya.

Saya kembali kepada persoalan dasarnya, terima kasih masukannya, saya selalu ingin mengatakan begitu, ayo kita definisikan. Roda dua kita definisikan sebagai apa? Dia bergerak di bidang transportasi umum kah? GoSend atau GoFood kah? Atau orang kah? Atau semuanya? Kalau ini sudah jelas semua maka norma-norma hukum yang akan apa namanya, dibuat dalam undang-undang ini mudah, Pak. Dan sanksinya kepada siapa juga tahu, itu *loh* kira-kira seperti itu.

Saya hanya mengatakan wahai teman-teman yang bergerak di bidang transportasi, tunjukan dirimu jati dirimu sebagai pengusaha transportasi yang benar. Anda mau menggunakan *online*, anda mau menggunakan *offline*, itu adalah cara anda untuk mendapatkan penumpang. Kenapa tidak berani misalnya Maxim untuk maju sebagai sama perusahaan *transport*-nya, Bluebird untuk mendapatkan plat kuning, kenapa tidak berani? Kalau truk mau plat kuning kenapa *ndak* berani, Pak, yang penting jelas aturannya *gitu loh*.

Tadi kalau saya tidak salah Bapak mengatakan kenapa kami tidak mau menggunakan plat kuning, karena masih banyak tambahan-tambahannya, padahal UMKM semua kan begitu, Pak. Ganjil genap tidak bisa kalau plat hitam? *Ayo* kenapa kalau memang bergerak di bidang transportasi *ayo* masuk plat kuning dong, iya kan.

Nah, oleh karena itu tetapi itu hak Bapak sebagai yang bekerja di situ tentu masukan itu, kami ini tidak bekerja di situ, Pak. Itu barangkali yang ingin, *address* yang saya ingin sampaikan dan saya akan mencari definisinya. Mari kita, kalau Bapak katakan motor angkutan barang saja, ya, ada yang protes juga, angkutan umum juga bisa orang kok dibilang. Parkirannya di mana ojek

online yang motor itu tidak jelas, di manapun dia bisa mangkal. Yang kaya adalah pemegang aplikator, yang kaya itu, Pak. Yang izinnya dari Kementerian Kominfo, padahal itu adalah cara alat untuk mengguna, untuk melakukan transaksi.

Ya saya bisa mengatakan bahwa kalau informasi yang saya terima, Gopay Go apa segala macam itu, 600 triliunan uang berputar satu hari di situ Pak, berapa besar? Siapa yang dibesarkan, Pak? Bukan perusahaan transportasi.

Jadi saya senang sekali, ya, walaupun kawan saya ini di belakang sudah pergi juga, tidak setuju, ini urgensinya, Pak, untuk dirubah *gitu loh*, itu yang pertama.

Yang kedua yang menyangkut preservasi, sebenarnya kalau Bapak mau jujur, preservasi jalan itu ada di dalam pajak kendaraan. Tapi tadi kami panggil Dirjen Anggaran di sini, ternyata tidak bisa pajak kendaraan itu dijadikan untuk biaya preservasi jalan, karena masuk di daerah semua. Itu *loh*, masalahnya Pak, sampai Tahun 2022 sekarang itu baru 18,1 T, biaya preservasi dari APBN, hutang lagi, Pak. Ya, minta maaf kalau saya harus katakan begitu karena saya juga disamping Komisi V saya kemarin ini menyusun anggaran untuk 2023 dengan Menteri Keuangan di Badan Anggaran.

Baru ketahuan, jadi jangan terlalu disalahkan juga bahwa dengan ODOL itu rusak sekian, itu salah juga. Yang salah itu pajaknya itu dipungut itu untuk apa *ayo*, ternyata biaya preservasi jalan yang besar itu bukan bersumber dari pajak kendaraan, Pak. Padahal di Pasal 29 sampai 34, saya bukan ahli hukum Pak, saya orang ekonom. Itu biaya preservasi jalan diambil dari pajak kendaraan, pasal itu tidak pernah dilakukan, dilaksanakan dengan baik.

Nah, oleh karena itu jangan salahkan ODOL ini lagi, memang ODOL kita harus benahi. Bagaimana caranya? Masukannya Bapak tadi banyak di sini, kan *gitu loh*. Kadangkala kita apa namanya, menuduh orang keliru padahal sumbernya sendiri, yang mana sih sebenarnya yang bener, *gitu loh*.

Ini yang kira-kira Bapak dan Saudara-Saudara semua terima kasih semua masukannya dan *insya Allah* semua ini adalah pasti ada manfaatnya untuk kepentingan kita semuanya karena kami berpikir bagaimana menyusun undang-undang ini dengan baik, semua terselesaikan dengan baik dan dilaksanakan oleh yang berwenang di Pemerintahan.

Saya kira untuk sementara itu Bapak-Bapak, sekalian, mudah-mudahan pikiran saya ada manfaatnya dan terutama bagi diri saya, saya berharap banyak nanti hubungan-hubungan kita kalau dalam perjalanan *insya Allah*. Karena wajar juga teman ini tidak sependapat karena ini belum masuk Panja, Pak. Ya masih ruang bebas, bisa saja berpendapat beda, tapi kalau sudah masuk ruang panja, bagi yang tidak berpendapat beda silakan jangan masuk Panja. Itu saya kira begitu aturan mainnya, sama saja saya, Pak. Sama saja saya pada waktu ditunjuk sebagai seorang yang menyusun Undang-Undang IKN juga, siapa yang tidak setuju ya di luar saja lah.

Saya kira demikian, Pak Ketua, mohon maaf kalau berlebihan dan keras sedikit karena memang maksud saya adalah masukan-masukan ini sangat berarti dan berguna untuk kepentingan penyusunan ini. Saya garisbawahi, tidak ada pemikiran-pemikiran Komisi V untuk mendelegasikan kepada Kementerian Perhubungan pelaksanaan *law enforce* terhadap undang-undang ini, karena ini yang dikhawatirkan beberapa orang segelintir orang, ngapain susah-susah. Menteri Perhubungan sendiri mengatakan saya belum sanggup Pak. Terima kasih, lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Walaikumsalam, terima kasih Pak Hamka.

Di sini dalam agenda kita harus ada tanggapan dari Bapak, (suara kurang jelas) Anggota ini tinggal dua orang ini yang dari sini dan tadi saya dengar ada juga dari Bapak akan menyerahkan bahan, bagaimana kalau bahannya kita terima saja. Ya, kita terima bahan saja, ya, kalau masih ada masukan-masukan bisa tertulis disampaikan kepada kami secara terperinci ya, kira bisa seperti itu, Pak, ya. Baik tolong bahan, menyerahkan bahan.

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Mohon izin, Pak.

KETUA RAPAT:

Silakan.

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Apakah bisa memberikan masukan sedikit, Pak?

KETUA RAPAT:

Darimana ini?

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Saya.

KETUA RAPAT:

Darimana?

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Dari Asosiasi APTRINDO, Pak. Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia.

KETUA RAPAT:

APTRINDO?

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Ya, APTRINDO.

KETUA RAPAT:

APTRINDO?

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Izin, seizin Bapak.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak.

KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):

Ya begini, saya memang seperti apa yang (suara kurang jelas) Bapak Sudewo tadi, saya sangat setuju tetapi saya melihat bahwa itu, dia memandang dari sudut pandang perekonomian, *gitu* kan. Kami justru ingin menyampaikan dari segi aturan, Pak, norma hukum, *gitu* kan. Terutama pertama begini, persoalan yang kita hadapi ini ada dua poin, Pak. Yang substansi menurut saya, yang pertama mengenai modifikasi daya angkut, oke. *Nah*, di situ kita dikebiri oleh PP 55, di mana harus ada izin ATPM, *gitu* kan. *Nah*, maka kami mengajukan itu supaya ada tambah di Pasal 52 ayat C, *gitu* kan. Ini usulan kami, artinya bahwa perlu ditambah kalimat tanpa persetujuan yang lain misalkan, kecuali Pemerintah, untuk itu, itu satu. Untuk meniadakan PP 55 itu secara otomatis karena undang-undang lebih tinggi, otomatis diatur begitu PP nya tidak berlaku, kan, begitu.

Nah, kedua mengenai *over dimensi* ya, saya sebenarnya begini. Kita ngerti dulu definisi kejahatan itu apa? *Gitu* kan. Itu adalah suatu tindakan yang melanggar hukum atau peraturan, itu kejahatan, definisinya. *Over load* ataupun *over dimensi* itu melanggar peraturan berarti termasuk perbuatan kejahatan *gitu* kan, tetapi mengapa *over load* menjadi (suara kurang jelas) karena bukan jenis perbuatannya, tetapi karena hukum acara, hukum acara pidana *gitu* loh. Itu yang menunjuk bahwa dia masuk dalam kategori (suara kurang jelas) yaitu

diatur di Pasal 281 KUHP yang mana hanya memakai hakim tunggal, tidak memakai ada jaksa dan sebagainya, kan begitu.

Nah, saya makanya mengusulkan over dimensi ini bukan suatu apa ya, jangan dimasukkan jadi, jadi maksud saya ada kesalahan dalam penerapan kalau menurut saya. Sebetulnya ini juga termasuk kejahatan, tapi saya berharap over dimensi ini masuk di dalam di (suara kurang jelas), Pak. Bukan seperti kejahatan sekarang di Pasal 277, ada ancaman sanksi satu tahun misalkan. Saya tidak tidak setuju itu, karena kenapa? Jujur sebetulnya over dimensi itu karena melanggar, tidak punya izin.

**KETUA UMUM ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)
(Drs. GEMILANG TARIGAN, MBA):**

Oke, Pak Candra, Pak Candra itu sudah masuk di dalam dalam laporan kita ini, Pak.

**KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH
DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):**

Oh iya tapi mohon maaf, Pak.

KETUA RAPAT:

Tidak usah diulang kalau memang sudah ada.

**KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH
DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):**

Nggak karena argumentasinya belum ada, Pak, hanya usulan saja itu.

KETUA RAPAT:

Ya, tapi kalau sudah ada kita sudah baca kita bisa memahami di dalamnya, Pak, ya.

**KETUA DPD ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA JAWA TENGAH
DAN DIY (CHANDRA BUDIWAN):**

Oh, ya sudah.

KETUA RAPAT:

Cukup, terima kasih. Tolong diserahkan, Pak, yang bisa menyerahkan. Depan ya.

**(PENYERAHAN DOKUMEN MASUKAN DAN USULAN SECARA
TERTULIS KEPADA KOMISI V DPR RI)**

Demikianlah, Saudara-Saudara, rangkaian acara RDPU pada hari ini dapat kita selesaikan. Kami ucapkan terima kasih atas segala masukan dan saran yang telah disampaikan kepada Komisi V DPR RI dan kami menyampaikan mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama berjalannya rapat. Semoga hal yang telah kita diskusikan dapat bermanfaat bagi masyarakat bangsa dan negara.

Apabila tidak ada hal lagi yang perlu kita bicarakan maka acara ini kita tutup dengan ucapan terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 15.30 WIB)

JAKARTA, 15 Juni 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002