



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM KOMISI V DPR RI
DENGAN DEWAN PENGURUS PUSAT
IKATAN ALUMNI AHLI LALU LINTAS (IKAALL)**

- Tahun Sidang : 2022-2023
Masa Persidangan : I
Rapat Ke- : 26 (Dua puluh enam)
Jenis Rapat : RDPU
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Selasa, 27 September 2022
Waktu : Pukul 13.10 s.d. 15.20 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual Zoom
Cloud Meeting
- Ketua Rapat : H. Muhammad Iqbal, S.E., M.Com. (F-PPP) – Wakil
Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : Masukan dalam Penyusunan Perubahan RUU LLAJ
Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
26 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
5 dari 11 orang Anggota
 1. Mochamad Herviano
 2. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
 3. Sri Rahayu
 4. H. Irmadi Lubis
 5. Ir. Effendi Sianipar
 2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
4 dari 8 orang Anggota
 1. Drs. Hamka B Kady, M.S.
 2. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
 3. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
 4. Ilham Pangestu
 3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)
1 dari 7 orang Anggota
 1. H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E.,
M.Si.
 4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
3 dari 6 orang Anggota
 1. Drs. H. Soehartono, M.Si.

2. Sri Wahyuni
3. Drs. Fadholi, M. Ikom.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)
2 dari 6 orang Anggota
 1. H. Ruslan M. Daud
 2. Sofyan Ali, S.H.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
4 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
 2. Willem Wandik
 3. Drs. H. Anwar Hafid, M.Si.
 4. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)
2 dari 5 orang Anggota
 1. H. Suryadi Jaya Purnama, S.T.
 2. Ir. H. Sigit Sosiantomo

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)
3 dari 5 orang Anggota
 1. H.A. Bakri H.M., S.E.
 2. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
 3. H. Boyman Harun, S.H.

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

B. UNDANGAN:

1. Ketua Umum DPP IKAALL (Dr. Ir. Haris Muhammadun, ATD., M.M., IPM.)
2. DPP IKAALL (Dwi Wahyono)
3. DPP IKAALL (Benny Nurdin)
4. DPP IKAALL (Renhard)
5. DPP IKAALL (Massdes Arouffy)

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT (H. MUHAMMAD IQBAL, S.E., M.Com. / F-PPP):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Selamat siang salam sejahtera bagi kita semua,

**Yang saya hormati Anggota Komisi V,
Kemudian yang saya hormati Ketua Umum DPP Ikatan Alumni Ahli Lalu
Lintas atau IKAALL,
beserta seluruh pengurus yang hadir pada siang hari ini,
Hadirin-hadirat yang berbahagia,**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kehadiran Allah *Subhana wata'ala*, Tuhan Yang Maha Esa, karena pada siang hari ini kita masih diberikan kesempatan untuk hadir bersama-sama di Komisi V dalam rangka mengikuti rapat RDPU.

Untuk itu selanjutnya, karena rapat ini tidak memenuhi, tidak apa, tidak harus kuorum anggota, Pak, maka izinkan kami untuk membuka dan rapat ini terbuka untuk umum.

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT DIBUKA PUKUL 13.10 WIB)**

Bapak-Ibu, hadirin-hadirat yang saya hormati,

Sebelum kita memulai rangkaian acara RDPU ini, perlu kiranya kami informasikan bahwa Komisi V DPR RI telah mengusulkan perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dalam Program Legislasi Nasional Tahun 2023. Oleh karena itu, Komisi V DPR RI telah melakukan serangkaian proses RDPU dengan para pakar akademisi di bidang transportasi dan para *stakeholder* untuk memperoleh saran dan masukan terkait materi pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Oleh karena itu maka pada kesempatan ini, kami di Komisi V ingin memperoleh informasi, masukan, dan saran dari DPP Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas, mengenai pembahasan Rancangan Undang-Undang LLAJ. Dan maka dari itu, Pak, kepada ketua umum waktu dan tempat, kami persilakan.

**KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M.,
IPM.):**

*Bismillahirrohmanirohim,
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*
**Selamat siang,
Salam sejahtera untuk kita semua,**

**Yang terhormat Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI,
Yang kami hormati para Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati
pula,**

Perkenankan, saya, Haris Muhammadun, Ketua Umum Dewan Pengurus Pusat Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas, beserta pengurus yang hadir

pada hari ini menyampaikan ucapan terima kasih yang setinggi-tingginya, karena kami termasuk salah satu badan atau institusi atau katakanlah organisasi yang diundang ke sini untuk menyampaikan masukan dan saran dalam rangka perubahan atau usulan perubahan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perkenankan kami menyampaikan beberapa isu strategis, yang nantinya akan menjadi bahan masukan untuk pimpinan komisi dan para anggota komisi dalam rangka revisi Undang-Undang LLAJ. Perkenankan kami menyampaikan paparan, Pak. Mohon izin, bisa dipersiapkan paparan.

Bapak-Ibu yang saya hormati,

Paling tidak, kami membawa 8 isu strategis yang menurut kami sangat krusial untuk dilakukan perubahan. *Next, next* saja, ya, jadi isu perubahan,

- yang pertama adalah isu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan,
- kemudian yang kedua, isu keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan,
- yang ketiga, isu terminal penumpang angkutan jalan,
- lalu ada isu ojol atau ojek *online*,
- kemudian yang kelima, ada isu pengembangan kawasan berorientasi transit atau TOD,
- selanjutnya yang keenam, isu penggunaan kendaraan listrik,
- yang ketujuh, isu penggunaan teknologi informasi atau IT di bidang transportasi, dan
- yang kedelapan, isu pemeriksaan oleh PPNS bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Next.

Bapak Pimpinan yang saya hormati dan para Anggota yang saya hormati pula,

Yang pertama, isu penyelenggaraan LLAJ. Kalau kami mengikuti dan melihat Undang-Undang transportasi yang lain, di sana secara tegas disampaikan, seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, di sana disampaikan, "Perkeretaapian dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah". Dalam hal ini untuk level pemerintah pusat-Menhub, pemerintah provinsi-gubernur, bupati, dan walikota untuk pemerintahan kabupaten/kota. Demikian juga di dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, juga sedemikian tegasnya, bahwa "Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah". Dan juga Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, itu juga sama. "Penerbangan juga dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah". Lalu dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Bab IV Pembinaan Pasal 5, di sana sangat berhati-hati kalau kita lihat kalimatnya, yaitu "Negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah".

Nah, dalam hal ini ada lima institusi yang disebut di dalam undang-undang tersebut, yaitu Kementerian PUPR sebagai pembina jalan, Kementerian Perhubungan sebagai pembina sarana dan prasarana, kemudian Kementerian Perindustrian yang terkait dengan Industri kendaraan bermotor, kemudian ada juga yang bertanggung jawab terhadap teknologi, kalau sekarang adalah BRIN, kemudian Polri tentang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta operasional manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.

Namun demikian, kalau di Undang-Undang perkeretaapian, Undang-Undang pelayaran, Undang-Undang Penerbangan, itu *firm* satu institusi yaitu Kementerian Perhubungan. *Nah*, di dalam Undang-Undang LLAJ ini banyak sekali institusi yang terlibat di sana. Dan saya lihat di dalam undang-undang yang sekarang, tidak ada koordinatornya. Sehingga dalam implementasi penyelenggaraan LLAJ seringkali tidak berjalan secara optimal.

Oleh karena itu di dalam masukan kami, mengingat substansi Undang-Undang Lalu Lintas sebagian berisi tentang pengaturan sarana dan prasarana transportasi jalan, maka dalam revisi ini kami usulkan, Kemenhub sebagai koordinator dalam implementasi Undang-Undang LLAJ, serta dipertegas bunyinya seperti tiga undang-undang transportasi yang lain. Di mana lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Kenapa kami usulkan demikian, Bapak Pimpinan? Karena seringkali di dalam anekdot diperbincangkan masyarakat, itu katakanlah trayek angkutan. Trayek angkutan itu kan mestinya punya negara, punya pemerintah, ketika misalnya seseorang atau pengusaha angkutan tidak bisa memenuhi kewajibannya, maka tentunya itu dicabut dan itu menjadi kekuasaan negara untuk mengaturnya. Lalu mereka bisa melaksanakan katakanlah dalam tanda kutip, jual-beli, diperjualbelikan, antara satu pengusaha dengan pengusaha yang lain. Ini barangkali Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI, kami mengusulkan di isu penyelenggaraan ini, satu, ada koordinatornya, kemudian yang kedua, pembinaannya atau bunyi pasal pembinaan, itu secara tegas sebagaimana tiga undang-undang transportasi yang lain.

Next, selanjutnya isu yang kedua, yang kami angkat adalah isu keselamatan lalu lintas. Sebagaimana kita lihat, ini adalah data dari Badan Pusat Statistik, jumlah kecelakaan dari lima tahun, 2015 sampai dengan 2019, otomatis ini sebelum Covid, di masa normal. Di mana tahun 2015 ada 24.275 orang yang meninggal, ini setara dengan 67 orang per hari meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas. Selanjutnya, meningkat lagi di 2016, 86 orang per hari, kemudian turun sedikit di 2017, 84 orang per hari, lalu 2018, 81 orang perhari, dan 2019, 70 orang per hari. Artinya di sini, kalau kita bagi dengan 24 jam, ini sekitar 3 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas per jam. Kalau kita bagi dengan 24 jam.

Next. Mungkin juga kita bisa lihat,

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,

Beberapa waktu yang lalu kita dikagetkan dengan tragedi maut 11 korban tewas dalam kecelakaan di Cibubur. Lalu ada kronologis kecelakaan odong-odong di Serang 9 orang tewas. Kemudian kecelakaan maut di Bekasi, yang baru saja terjadi mungkin sebulan yang lalu, 10 orang diduga kecepatan truk di atas 60 kilometer per jam, *next* lagi. Kemudian kecelakaan maut di Wonosobo, tewaskan 6 orang di jembatan Kretek. Lalu baru sehari yang lalu, yaitu laka beruntun di tol Pandaan-Malang sopir bus Restu terjepit, luka berat.

Artinya kita selalu, sangat terbiasa mendengar setiap hari ada saja berita tentang kecelakaan lalu lintas. Kami di DPP IKAALL sering mengadakan diskusi dan menyatakan bahwa saat ini kita dalam darurat kecelakaan lalu lintas. Ini menurut anggapan kami, *next*.

Oleh karena itu, kita bisa melihat, kecelakaan ini seolah-olah berulang dan berulang dan berulang. Lalu kami juga melihat, tiga undang-undang transportasi yang lain baik itu di kereta api, di pelayaran, kemudian di apa namanya, di penerbangan. *Nah*, di sana untuk mencegah kejadian yang berulang, itu secara jelas disampaikan ada namanya investigasi tindak lanjut, ada penyelidikan tindak lanjut, agar supaya itu kejadiannya tidak berulang karena penyebab yang sama.

Nah, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terutama dalam masalah kecelakaan lalu lintas, di sana memang sudah diatur, "Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas dengan cara blablalbla. Kemudian melakukan penyelidikan perkara".

Menurut hemat kami, apa yang dilakukan oleh Polri adalah murni penyelidikan atau penyidikan *pro justitia*, yaitu penuntutan perkara. Oleh karena itu, secara detail mesti ada tindak lanjut upaya pencegahan kecelakaan dengan penyebab yang sama. *Nah*, oleh karena itu dalam revisi Undang-Undang LLAJ, kami juga *me-refer* kepada undang-undang transportasi yang lain terutama di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, ada pasal yang mengatur bahwa pemerintah melakukan investigasi dan penyidikan lanjutan mengenai penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Republik Indonesia. Pelaksanaan investigasi dan penyidikan lanjutan dilakukan oleh badan atau komite yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada presiden. *Nah*, itu barangkali isu yang kedua atau masukan kami yang kedua, masalah keselamatan lalu lintas, *next*.

Selanjutnya,

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,

Isu yang ketiga adalah isu terminal penumpang angkutan jalan. Kita tahu bahwa terminal ini seringkali kita lihat, itu berjalan tidak optimal atau

kurang optimal, karena selama ini penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan hampir seluruhnya berfokus pada ketentuan yang mengatur tentang perundang-undangan LLAJ saja, *next*. Padahal dalam undang-undang yang lain, di transportasi yang lain selalu dimunculkan.

Bapak Pimpinan dan Anggota yang kami hormati,

Bahwa definisi pelabuhan juga, di sana menyangkut tempat perpindahan intra dan antar moda. Artinya di sini bahwa, terminal di pelabuhan harusnya ada, karena kalau kita lihat, filosofi pergerakan itu berawal dan berakhir di lalu lintas dan angkutan jalan. Artinya, ketika kita akan menggunakan moda angkutan laut, angkutan kereta api, kemudian angkutan udara pun, selalu diawali dari rumah kemudian ke tempat tujuan dan itu di jalan. Sehingga perlu perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Demikian juga di Undang-Undang Penerbangan juga, definisi bandara itu tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Tapi tidak kita lihat semua di bandara kita, di pelabuhan kita, di stasiun kita, itu ada titik transit atau transfer moda dari skala kecil maupun skala besar. Padahal kalau kita lihat di negara-negara yang sudah maju, selalu kalau kita keluar dari bandara, pasti kita keluar, kita langsung ketemu dengan stasiun. Keluar sedikit lagi, ketemu dengan terminal bis atau terminus katakanlah seperti itu, karena dia terminal akhir. Lalu baru ke taksi, lalu selanjutnya di layer paling akhir itu adalah dengan angkutan pribadi, *next*.

Selanjutnya, dulu kita pernah punya terminal yang di pusat kota atau *central terminating*, tapi pada saat itu ada konsep *nearside terminating* yaitu memindahkan terminal di luar pusat kota atau pusat kegiatan. Tujuannya jelas, pasti akan menghindari kemacetan dan yang lain-lain. Tapi *mustinya* ketika memindahkan atau relokasi terminal itu harus hati-hati. Artinya adalah, pilihannya pada saat itu adalah revitalisasi atau restrukturisasi atau relokasi. Ketika itu relokasi, *mustinya, next, nah*, ketika itu relokasi *mustinya* dilakukan juga dengan seluruh jaringannya. Apakah itu jaringan angkutannya atau trayeknya, atau juga di pusat kegiatannya. Tapi acap kali kita lihat, perpindahan lokasi terminal dari satu *central terminating* ke *nearside terminating* itu tidak diikuti dengan pusat kegiatannya, dengan sistemnya. *Nah*, sehingga kita lihat, terminal baru itu jauh di pinggir kota dan tidak ada pusat kegiatan, jaringan trayeknya pun tidak ditarik ke sana, sehingga ya tetap saja ada terminal bayangan, *next*.

Nah, sekarang yang kita lihat seperti ini, terminal itu apa namanya di dalam sepi, di luarnya banyak sekali mereka pindah moda di luar terminal. *Mustinya*, secara desain itu juga bisa dilanjutkan atau bisa dilakukan desain dengan mereka pindah moda di dalam terminal, tidak di dalam, tidak di luar terminal, *next*.

Nah, ada beberapa referensi, Bapak Pimpinan dan Anggota Dewan yang terhormat, tipologi berdasarkan fungsi, di mana kalau di sini ada *city center* terminal, artinya terminal di pusat kota, itu tidak haram atau

diperbolehkan. Kemudian ada *airport and seaport* terminal. Artinya terminal yang ada di simpul-simpul transportasi, termasuk dalam hal ini adalah stasiun. Beberapa di DKI, sedang berbenah untuk itu, walaupun sifatnya transfer point, seperti di Senen dan yang lain-lain, itu sudah terjadi.

Lalu *towncenter* terminal, yang tadi *nearside terminating*, tapi skalanya mungkin tidak harus dipindahkan semuanya. Untuk yang angkutan *feeder* saja. Lalu ada *regional park and ride* terminal, itu adalah terminal yang dilengkapi dengan fasilitas *park and ride*, kemudian *neighborhood* terminal ini adalah kota satelit, terminal yang ada di kota satelit. Kita punya di beberapa daerah penyangga, kota permukiman perumahan, ya, itu ada terminal satelit. Kemudian ada *employment center* terminal, *nah*, ini bisa diartikan sebagai kawasan industri, katakanlah, kita punya kawasan Industri, karena tidak terminal kita, terminal kita karena berbasis tipe a, b, dan c atau kewenangan, maka kawasan Industri itu yang harusnya dikelola oleh pengelola kawasan industri yang harusnya punya terminal, tidak ada terminal, sehingga kalau pagi kita lihat apakah itu di kawasan industri Cikarang, kawasan industri di Tangerang, semuanya macet, karena menggunakan sepeda motor.

Lalu lokal *park and ride* terminal sama dengan *regional park and ride* terminal dan bahkan ada *special event* terminal. Artinya di sini, kalau kita lihat pakai *Google Earth*, seperti di stadion-stadion utama Liga Inggris *gitu*, selalu kalau kita lihat, kalau *enggak* dia dekat terminal, pasti dekat stasiun. Sehingga *special event* terminal ini seperti itu, *next* ke depan *next*.

Lalu kita punya sebetulnya, di sini seperti terminal Merak, Pak Pimpinan, sebetulnya sudah bagus, ada stasiun, kemudian juga ada terminal, kemudian juga ada terminal penyeberangan. Ini sudah bagus, tetapi juga kurang optimal, karena fungsi-fungsi mereka itu tidak dikoneksikan dengan langsung atau dengan *seamless*, *next*.

Nah, Ini contoh di terminal yang dibangun oleh swasta, yaitu di terminal intermoda Cisauk. Dekat saja, Bapak Pimpinan, dilakukan pembangunan oleh BSD, dan itu dia dikoneksikan dengan *skybridge* dengan stasiun Cisauk. Ini cukup bagus sekali dan ini bisa menjadi contoh atau referensi desain, *next*.

Nah, ini kita agak jauh di Melbourne, bahkan di kampus Monash University yang di Clayton Campus, itu di depan, di depan kampus persis, itu ada terminal bus. Jadi ada jalan boulevard, kemudian itu ditempatkan di depan. Artinya adalah terminal kalau kita atur, itu bukan sesuatu yang kumuh, tapi bisa diatur dengan sedemikian rupa, sehingga itu menjadi satu fasilitas yang membanggakan, *nah*, *next*.

***Nah*, oleh karena itu Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,**

Kami mengusulkan ada beberapa hal, yaitu pembagian tipologi terminal atau tipe terminal, tidak berdasarkan fungsi lagi, atau eh *sorry*, tidak berdasarkan kewenangan lagi, yaitu A itu adalah terminal AKAP yang

kewenangannya di pusat, B adalah terminal AKDP atau Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi yang gubernur, C kemudian yang lokal, kabupaten dan lokal kota yang wilayahnya adalah menjadi wilayah bupati maupun walikota, tetapi bagaimana di dalam revisi undang-undang yang baru ini, tipe terminal dilakukan dengan fungsi kawasan. Yaitu terminal pusat kota, terminal pinggir kota, terminal di stasiun kereta api, di pelabuhan atau bandara, atau terminal di kawasan industri dan lain-lainnya. Jadi *bener-bener* sebagai fungsi kawasan yang memang membutuhkan pergerakan yang didukung oleh angkutan umum yaitu terminal.

Nah, hal lain yang bisa dipetik atau keuntungan di sini, Bapak Pimpinan, bahwa terminal nanti tidak menjadi kewajiban pemerintah saja, baik pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun kabupaten/kota, tapi terminal juga menjadi kewajiban bagi pengelola kawasan atau fungsi kawasan itu. Misalnya pengelola kawasan Industri, pengelola pelabuhan, pengelola bandara, pengelola stasiun kereta api. Jadi artinya di sini, ada banyak kesempatan, memberi kesempatan banyak orang, kemudian juga memberi warna pilihan bagi masyarakat untuk bisa menikmati fasilitas transfer moda yang baik. Tidak yang seperti sekarang, kita bisa lihat bagaimana terminal-terminal kita kurang berfungsi dengan optimal, *next*.

Selanjutnya, barangkali isu yang ke-4 ini adalah isu ojol yaitu ojek *online*. Ini tentunya kami juga sangat hati-hati, Pak Pimpinan, untuk memberikan masukan ini, dan kami sudah melalui apa namanya, kajian, kami sudah melalui beberapa teman kami atau rekan kami yang belajar mengenai doktor ilmu hukum, kami juga minta untuk berkonsultasi. Dan akhirnya kami bersikap di hadapan Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI dan Anggota yang kami hormati, bahwa kalau kita lihat fenomena ojol ini memang di dalam peraturan atau undang-undang yang lama, ini tidak digolongkan dalam klasifikasi angkutan umum. *Kenapa* demikian? Karena fungsi sepeda motor itu memang tidak didesain untuk angkutan umum, didesain dengan jarak dekat. Kemudian juga secara aspek-aspek keselamatan, tentunya tidak maksimal. Dia punya fungsi keselamatan tetapi tidak maksimal seperti di kendaraan mobil misalnya, atau roda empat, karena dia tidak tertutup dengan rumah-rumah dan yang lain-lain.

Namun demikian, karena ini ternyata sangat diminati oleh masyarakat, serta pemerintah dalam hal ini belum mampu menyediakan kendaraan angkutan umum yang lebih baik, jadi ojek *online* ini, dulu kami ingat sekali, para pakar menyampaikan bahwa diperbolehkan untuk sementara atau *bridging*. Sambil menunggu pemerintah mampu menyediakan angkutan umum yang lebih baik, itu dulu bahasanya seperti itu, Bapak Pimpinan, *next*.

Lalu kami lihat, mengamati pendapat para pakar. Para pakar transportasi menilai ada pertentangan di sana, ada sebagian pakar yang menyatakan setuju, ada bagian pakar yang tidak setuju, tapi ada pakar juga yang menyatakan harus cari solusi pemerintah, harus cari jalan tengah.

Nah, next, dalam kesempatan ini,

Bapak Pimpinan Komisi V dan Anggota yang kami hormati,

Ternyata saat ini, ojol itu sudah menjadi *feeder*-nya transit, *feeder*-nya angkutan umum, bahkan di Jakarta itu sudah ada satu aplikasi. Mereka kerja sama dengan KCI, mereka kerja sama dengan apa namanya, angkutan massal yang ada di DKI. Baik itu TransJakarta, MRT maupun LRT Jakarta. Dalam satu aplikasi, dia bisa membeli tiket angkutan umum sampai kepada angkutan ojol ini. Artinya memang, bahwa manusia itu kebutuhannya adalah *door to door service*, dari rumah kemudian sampai ke tempat tujuan akhir.

Nah, kita temui bahwa *first mile* yaitu rumah sampai dengan simpul *transport*, kemudian *last mile*-nya, simpul *transport* ke perkantoran atau kantor ke tempat tujuan itu, kita sangat lemah. *Nah*, oleh karena itu yang terjadi ojol ini ya diminati oleh masyarakat, disukai oleh masyarakat, *next*.

Bahkan, *nah*, kita juga kemarin terbantu sekali pada saat Covid, karena dengan go-food dan yang lain-lain, mereka sudah bertransformasi, tidak saja menggunakan angkot sebagai angkutan orang, tapi juga angkutan barang yang berskala kecil. Dalam Covid kemarin kita sangat terbantu, *next*.

Nah, lalu bagaimana kita melihat ini? *Nah*, Dewan Pengurus Pusat Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas melihat perspektif ojol dalam teori angkutan umum, lalu perspektif ojol dalam azas dan manfaat, kemudian juga perspektif ojol dalam pendapat para pakar atau ahli, dan yang terakhir perspektif ojol dalam kebutuhan dan keinginan masyarakat, kami melihat bahwa ini hasil, apa, investigasi atau hasil konsultasi tim kami, tim hukum kami kepada para pakar juga, bahwa jika ojol sudah menjadi permasalahan dan kebutuhan masyarakat, maka negara harus hadir untuk mengaturnya. Kemudian jika teori, azas, pendapat ahli, serta kebutuhan dan keinginan masyarakat bertentangan, maka fakta yang menjadi hakimnya.

Nah, oleh karena itu Bapak Pimpinan yang kami hormati, usulan revisi Undang-Undang LLAJ, kami bersepakat memasukkan ojol dalam bagian layanan angkutan umum secara terintegrasi. Ini ada kata-kata “secara terintegrasi dengan angkutan umum lainnya”, sehingga perlu diatur secara wilayah operasinya, fasilitas kelengkapan keselamatannya, untuk diperbaiki lagi, serta tarif keekonomian yang terjangkau oleh masyarakat.

Kami sebelum kemarin ke sini hari ini, kami juga diskusi panjang dengan pakar hukum, *gimana*, karena kami juga sadar betul bahwa ini itu sangat, sangat seksi untuk diperdebatkan, untuk dipertentangkan. Kami kemarin dapat pengayaan lagi, bahwa *good governance* atau pemerintahan yang baik, itu adalah yang hadir untuk melayani masyarakat, yang hadir untuk melindungi masyarakat. *Nah*, sekali lagi kami yakin, bahwa jika semua itu sudah menjadi permasalahan kebutuhan, maka negara harus hadir. Sehingga dalam hal ini ojol, daripada tidak diatur, yang akhirnya menjadi berantakan, diatur, tetapi terintegrasi dengan angkutan umum, diatur wilayah operasinya, fasilitas keselamatannya dilengkapi dengan baik, kemudian tarif keekonomiannya juga

diatur. *Nah*, ini isu yang keempat yang kami sampaikan dalam revisi Undang-Undang LLAJ ini, *next*.

Lalu isu yang kelima adalah isu pengembangan kawasan berorientasi transit.

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,

TOD di kota-kota besar sudah sangat menjadi kebutuhan, artinya adalah integrasi antara tata ruang dan transportasi atau peralihan dari *car oriented development* menuju *transit oriented development* itu menjadi kebutuhan, karena di mana kota yang beranjak dari kota sedang ke kota besar, kota besar ke kota metropolitan, itu pasti ada problematika utama dalam kotanya, salah satunya adalah transportasi. *Nah*, oleh karena itu, kota harus membangun fasilitas pedestriannya, fasilitas sepeda, *connectivity*-nya, kemudian juga angkutan umumnya. Lalu tata ruangnya dibuat *mix*, kemudian *density*-nya juga dibuat sedemikian rupa, dan bangunan-bangunan menjadi *compact*, sehingga ada *shifting* dari penggunaan angkutan pribadi ke angkutan umum, *next*.

Nah, beberapa pengembangan TOD, ini ada enam keuntungan yang bisa diambil dari sini, yaitu bagaimana bisa meningkatkan perilaku masyarakat lebih aktif, dengan berjalan kaki dan bersepeda. Kemudian juga tentunya membuka lapangan kerja baru, karena pengembangan-pengembangan *transit oriented development* tadi. Selanjutnya juga yang paling penting adalah meningkatkan *ridership* angkutan umum. Dengan demikian, model *share* angkutan umum juga akan menjadi lebih baik. Dan sektor ikutan yang lain adalah tentunya bagaimana nilai properti atau *land use value*, itu juga akan meningkat dan kemudian akan memberikan pilihan yang lebih banyak lagi kepada masyarakat untuk menggunakan moda transportasi. Ini beberapa keuntungan TOD, *next*.

Nah, kemudian di dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek, ini beberapa kawasan sudah ditetapkan sebagai kawasan *transit oriented development*. Di mana ada tiga tipologi, yang TOD kota, TOD sub-kota, dan TOD lingkungan. *Nah*, ini juga *related* dengan apa yang kami sampaikan dalam tipologi terminal tadi, Bapak Pimpinan, bahwa di sini pembagiannya juga bukan pembagian kewenangan, tapi pembagian tipologi kota, sub kota, kemudian lingkungan.

Nah, di sini tentunya kita berharap tidak hanya di kawasan Jabodetabek saja yang mengembangkan kawasan TOD ini, tapi juga kawasan-kawasan yang lain. *Nah*, oleh karena itu, *next*, dalam revisi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini, kami mengusulkan agar ada pasal tambahan mengenai pembangunan kawasan berorientasi transit. Jadi ada 3 ayat dalam 1 pasal yang kami usulkan, kemudian tentunya justifikasi usulannya itu adalah bahwa saat ini TOD tidak saja menjadi kebutuhan untuk melakukan efisiensi pergerakan dengan menggunakan angkutan umum, tetapi juga bagaimana memicu integrasi inter dan antar moda menjadi keharusan, jika menginginkan

tulang punggung pergerakan dengan menggunakan angkutan umum, serta tentunya manfaat yang kami sampaikan tadi. Jadi ini hal baru yang kami usulkan dalam revisi Undang-Undang LLAJ, *next*.

Nah, selanjutnya isu yang ke-6 adalah isu tentang kendaraan listrik. *Nah*, kita tahu, ini komentar-komentar masyarakat, bahwa masyarakat sebetulnya sadar betul bahwa kendaraan listrik itu menjadi hemat energi, mengurangi polusi udara, tetapi masyarakat juga masih menunggu apakah kendaraan listrik ini *sparepart*-nya mudah atau bagaimana. Lalu tentunya pasti yang ditunggu lagi adalah kelengkapan. Kelengkapan daripada, apa namanya, prasarana, seperti SPB-el, SPKLU (suara kurang jelas) *gitu ya*, bagaimana prasarana untuk *charging station* itu sudah sangat banyak atau tidak, *next*.

Lalu pemerintah saat ini sedang mendorong penggunaan kendaraan listrik, sehingga keluar Inpres yang terbaru, bagaimana pemerintah mendorong untuk penggunaan kendaraan listrik untuk kendaraan dinas. Lalu di DKI Jakarta, beberapa bus TransJakarta itu sudah menggunakan kendaraan listrik, lalu juga didorong juga percepatan infrastruktur elektrifikasi transportasi. Jadi *charging station*, tadi. Lalu DKI juga sudah mendahului dengan percepatan regulasi yang mengatur insentif listrik dan pernah mengusulkan pembatasan usia kendaraan beroperasi, yang beroperasi.

***Nah*, dengan hal-hal yang seperti ini Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,**

Rasa-rasanya dalam aturan atau revisi undang-undang ini, kita juga perlu melihat bahwa pengujian berkala kita, pengujian berkala kita yang 6 bulan itu, kendaraan bermotor itu, itu belum ada sama sekali yang katakanlah harus dipersiapkan infrastrukturnya. Juga ketika ini didorong, maka tentunya fasilitas pengujian kendaraan listrik juga harus dilengkapi. Ini tentunya, *next, nah, next, nah*, di dalam revisi undang-undang ini kita melihat bahwa dalam undang-undang yang saat ini berlaku, kalau bicara modifikasi, modifikasi kendaraan bermotor itu hanya berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Artinya tidak ada konversi. *Nah*, ketika semua digalakkan, semua digalakkan dengan menggunakan listrik, pasti akan ada konversi. *Nah*, oleh karena itu kami mengusulkan agar dengan isu kendaraan listrik, tentunya modifikasi harus ditambah lagi, tidak hanya terkait dengan dimensi mesin dan kemampuan daya angkut, tetapi juga konversi dari kendaraan BBM ke kendaraan listrik.

Lalu pengertian-pengertian masalah teknologi, juga mesti disempurnakan. *Nah*, ini kami hanya *penge*n menambahkan saja, Bapak Pimpinan, bahwa ketika kendaraan listrik sudah didorong, maka fasilitas pengujian kendaraan bermotor itu juga harus ditambahkan, termasuk juga dalam revisi ini, *next*.

Isu yang ke-7, ini yang kedua terakhir, yaitu isu teknologi informasi IT untuk keselamatan transportasi.

Bapak Pimpinan yang saya hormati,

Kalau kita mengenal *black box* di dalam pesawat, tentunya kita bisa menganalogikan bahwa alat yang sama harusnya juga bisa dipasang di kendaraan bermotor, di jalan. Artinya di sini, kita sudah apa namanya IoT, *Internet of Things gitu ya*, dan *telematic smart bus* ini sudah banyak sekali kita lihat di negara-negara lain yang sudah maju. Maka tentunya kebutuhan ketika kita melihat kecelakaan yang terus berulang tadi, itu harapannya juga ada aturan, atau revisi ini nanti, yang mempersyaratkan sebagaimana fasilitas ini diwajibkan. Mungkin yang pertama itu bisa dimasukkan dalam persyaratan untuk angkutan umum dan angkutan barang. *Nah*, ini tentunya lagi-lagi adalah bagaimana supaya kita tidak terus berulang, kecelakaan yang berulang dengan penyebab yang sama, pasti kalau *enggak rem blong*, *human error*, dan yang lain-lain, *next*.

Nah, ini barangkali Bapak usulan revisi kami memasukkan penggunaan IT untuk keselamatan lalu lintas semacam *black box* pada setiap kendaraan. Utamanya adalah kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk angkutan umum. Karena apa? Karena kecelakaan itu kan pada umumnya ada empat hal, yaitu kalau penyebabnya tidak *human error*, sarana, prasarana, pasti lingkungannya. Maka tentunya *black box* tersebut itu harus dikaitkan dengan *human error*-nya, jadi ada sistem yang mencatat perilaku pengemudi, kemudian, kalau dari sarannya ada sistem yang mencatat perilaku ban, rem, gas, dan sistem kemudi. Kemudian saat selanjutnya adalah kalau prasarana ada sistem yang mencatat atau memonitor kondisi jalan, rambu, marka dan yang lain-lain. Serta kalau lingkungan adalah seperti suhu dan gelap dan terangnya. *Nah*, ini tentunya kami dorong agar, supaya tadi, data kecelakaan kita, itu sangat miris kita, bahwa setiap jam, ya kalau kita hitung statistik tadi, berarti tiga orang meninggal dunia setiap jam karena kecelakaan lalu lintas, *next*.

Isu yang terakhir, *next*. Oke, isu yang terakhir adalah isu pemeriksaan oleh PPNS atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang LLAJ. Dalam *slide*, Bapak Pimpinan dan Anggota komisi V yang kami hormati, ini adalah jumlah pemeriksaan oleh PPNS seluruh Indonesia di pos penimbangan atau di fasilitas penimbangan. Jadi di fasilitas penimbangan itu kalau 136 kali atau berkas dari 2019-2020, rasanya ini sangat kecil sekali. Artinya di sini, dari data yang ada, kita lihat bahwa pemeriksaan oleh PPNS sangat lemah, *next*.

Nah, padahal kita bisa lihat di PPNS yang lain, katakanlah di sini PPNS tentang keimigrasian, berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011, banyak sekali apa namanya, kasus-kasus yang bisa diungkap, yang bisa dibereskan oleh keimigrasian. *Next*. Dan kami lihat di dalam perundang-undangannya PPNS keimigrasian ini diberikan kewenangan yang sesuai dengan kewenangnya, *next*.

Lanjut, PPNS Kepabeanan, berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun '95, yaitu di Kementerian Keuangan, ini juga sangat aktif, bahkan di

setiap pos pemeriksaan, di bandara, selalu dilakukan dan hasilnya sangat optimal, *next*.

Nah, di dalam undang-undang juga sama, kewenangan PPNS ini cukup leluasa dan cukup bisa melaksanakan tugasnya dengan baik. *Next*, kemudian di KKP. *Nah*, di KKP juga berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, ini juga sangat masif dalam mengamankan atau dalam menjaga perikanan dan kelautan kita. *Nah*, dalam undang-undang, *next*, di sini kami lihat di Pasal 73, "Penyidikan tindak pidana di bidang perikanan dilakukan oleh penyidik Pegawai Negeri Sipil, perwira TNI AL, pejabat Polisi Negara Republik Indonesia". Lalu di Pasal 2-nya. di ayat (2)-nya, "Penyidik sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dapat melakukan koordinasi". Di sini ada kata-kata "dapat", Bapak Pimpinan yang terhormat.

Lalu kita lihat di Undang-Undang kita, *next*. *Nah*, di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, di sini dimunculkan bahwa "Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (1) berwenang untuk bla bla bla", lalu di ayat (2)-nya, "Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dilaksanakan di terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap". Artinya adalah dia hanya berada di terminal, bisa menyidik dan di penimbangan.

Lalu ketika ada di jalan, *nah*, "Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di jalan, penyidik pegawai negeri sipil wajib", di sini kata-katanya bukan "dapat" tapi "wajib", "berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia". Di sini "petugas" juga, bukan "pejabat", artinya kalau dalam level, apa, kepangkatan, pejabat penyidik kepolisian itu minimal pangkatnya Letda. Kalau di bawah Letda berarti pembantu penyidik.

***Nah*, Bapak Pimpinan yang kami hormati, dan
Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang saya hormati,**

DPP IKAALL mengusulkan agar dalam revisi ini bisa mengganti kata "wajib didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia" dengan kata-kata "dapat didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia". Ini kita bisa lihat, dulu waktu Undang-Undang Nomor 14 Tahun '92 tentang LLAJ juga, sebelum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kata-katanya, "dapat", Bapak. Lalu di pasal di Undang-Undang 22 ini, itu diganti dengan "wajib". Sehingga bisa kita lihat, pemeriksaan atau pengawasan atau penyidikan di bidang ODOL atau *Over Dimension Over Loading*, ini juga sangat lemah. Pengawasan PPNS di jalan sangat lemah sekali. Oleh karena itu, di dalam kesempatan ini kami menyampaikan usulan, masukan agar kata-kata "wajib" diganti dengan "dapat".

Jadi demikian barangkali Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati, delapan isu strategis yang sudah kami paparkan dan kami membawa para pengurus yang kompeten di bidangnya masing-masing,

sehingga jika ada pendalaman materi, nanti kami mohon izin, tim kami juga bisa ikut menjawab.

Terima kasih, kurang lebihnya kami mohon maaf.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Haris, ya. Pak Haris, sebagai ketua umum atas presentasinya. Saya kira memang seperti kita ketahui bersama, Pak, memang dengan kemajuan teknologi khususnya di bidang otomotif, banyak sekali persoalan-persoalan isu-isu yang harus kita diskusikan dalam rangka melakukan revisi Undang-Undang 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ya seperti tadi yang Bapak katakan tadi, pertama persoalan kemacetan, kemudian persoalan angkutan sistem *online* termasuk ojol tadi. Kemudian tentang keselamatan dan lain-lainnya.

Oleh karena itu Bapak-Ibu Anggota Komisi V, saya kira mungkin ada masukan-masukan ataupun apa *gitu*, Pak, silakan.

F-PKS (H. SURYADI JAYA PURNAMA, S.T.):

Izin, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Ya, silakan, Pak.

F-PKS (H. SURYADI JAYA PURNAMA, S.T.):

Baik, terima kasih, Pak Ketua.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Pak Ketua dan rekan-rekan Anggota Komisi V,
Rekan-rekan dari Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas yang kami hormati,
para pengurus dan seluruh peserta yang hadir,**

Pertama, saya mengapresiasi dan berterima kasih sekali, beberapa materi tadi sudah dipaparkan, dan saya kira ini akan sangat membantu kami, baik dari sisi prosedur maupun substansi dari undang-undang ini. Oleh karena itu, saya izin, Pak, atas nama Suryadi Jaya Purnama dari Fraksi PKS, daerah pemilihan NTB II Pulau Lombok, sekali lagi mengucapkan terima kasih.

Untuk pendalaman, ada beberapa hal yang ingin kami tanggapi ya, ini mungkin sifatnya umum, Pak Ketua, tanggapan sekaligus mungkin juga ada pertanyaan dan beberapa pandangan. Pertama, apa yang dipaparkan tadi, ini memperkuat alasan kita memang untuk segera merevisi Undang-Undang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan ini, sebagai payung hukum atas beberapa hal yang sebetulnya tidak diatur ya, sesuai dengan perkembangan zaman, termasuk juga ada beberapa realita atau fakta empirik yang tidak mampu dijangkau oleh regulasi kita. Misalnya kendaraan roda dua, kalau dalam undang-undang yang sekarang, itu kan bukan kendaraan umum ya, tapi kenyataannya juga terjadi di lapangan. Jadi orang mengangkut, orang mengangkut barang dengan roda dua. Ini kan sebetulnya illegal ya, kalau kita bicara tentang dasar hukumnya, tapi realitanya terjadi. Pilihannya kan ada dua, dan ini sama-sama ekstrem. Kita legalkan atau kita larang *gitu*, tidak ada pilihan lain. Yang bisa kita lakukan adalah penyempurnaan, termasuk juga tadi ojek *online* atau transportasi berbasis *online*, termasuk juga masalah yang ODOL yang sering kita keluhkan, yang *Over Dimension Over Load gitu*. Ini karena aturannya tidak terintegrasi.

Nah, yang kedua, saya menyinggung masalah integrasi tadi ada peran pemerintah beberapa kementerian/lembaga yang kita gabung namun memang sampai saat ini itu tidak terintegrasi. Saya setuju, perlu ada koordinatornya, termasuk juga peran dan fungsi masing-masing. Karena dampak dari tidak terintegrasinya pengelola angkutan jalan dan lalu lintas ini, banyak anomali di lapangan, Pak Ketua. Suatu contoh, misalnya di satu daerah atau satu kawasan, kita ini daerah kepulauan. Kita tahu bahwa misalnya kelas jalan kita, spesifikasi teknisnya hanya mampu dilewati oleh tonase tertentu, tapi tetap diizinkan, misalnya Kementerian Perindustrian membolehkan penjualan kendaraan yang dimensinya tidak disiapkan. Jadi pemerintah itu sebenarnya banyak menjual barang ilegal, begitu dipakai itu pelanggaran, tapi dijual. Satu contoh, Pak, ini yang mungkin juga tidak kita sadari. Bapak kalau membeli kendaraan roda dua atau kendaraan roda empat, itu kan kecepatannya misalnya sekarang semakin tinggi kecepatannya, semakin mahal harganya. Misalnya sampai 240 kilometer per jam, itu motor, Pak. Kalau kita beli lebih cepat lagi *tuh* harganya mahal, tambah bayar kita, tapi itu kan barang ilegal, Pak. Di mana jalan yang orang boleh berkecepatan 240 kilometer per jam? Jalan tol sekalipun, itu ada pembatasan 100 kilometer atau bahkan mungkin, walaupun ada beberapa ruas, 120 kilometer. Selebih itu illegal, *kenapa* pemerintah, Kementerian Perindustrian menjual barang ilegal? Barangkali nanti ini spesifikasi kendaraan yang tadinya bukan kendaraan umum, begitu menjadi kendaraan umum, katakanlah kita batasi, kendaraan yang boleh dijual itu maksimal sesuai dengan ketersediaan sarana kita. Misalnya 100 kilometer. Kalau tidak boleh ada motor dijual di atas kecepatan 100 kilometer per jam, kecuali kendaraan khusus misalnya untuk *sport* ya, atau kendaraan polisi, karena sekarang kendaraan penjahat itu lebih cepat dari kendaraan polisi, karena memang dijual. Kalau kendaraan polisi misalnya boleh 240 kilometer per jam, bukan kendaraan pribadi atau kendaraan umum, maka begitu ada kejahatan yang menggunakan kendaraan, aparat akan cepat, karena spesifikasi kendarannya sudah memastikan itu terjadi.

Nah, ini kita membiarkan barang ilegal dijual dan itu dilakukan oleh pemerintah secara legal. Masyarakat dirugikan, industri ingin dapat untung, tapi begitu kita pakai, kita melanggar hukum. Ini satu contoh yang tidak terintegrasinya ya, apa yang terjadi. *Nah*, ini mungkin nanti bisa kami mohon Pak bisa dibantu didetailkan lagi tentang spesifikasi ini ya, faktor keselamatan

dan lain-lain, *gitu* ya. Termasuk juga mungkin area katakanlah kalau kendaraan roda dua misalnya, paling jauh trayeknya seperti apa dan seterusnya, jadi itu.

Kemudian berikutnya terkait dengan kewenangan, saya setuju, kadang-kadang pendekatan kita dalam mengelola suatu katakanlah sarana publik seperti terminal atau yang lain-lain, itu lebih pada pendekatan obstructif, sehingga tidak fungsional. Seperti terminal, tipe a, b, c itu berdasarkan kewenangan, bukan berdasarkan fungsi. Dan ini terjadi juga kemarin di Undang-Undang Jalan, kita rubah. Misalnya ada jalan provinsi atau jalan kabupaten yang sangat penting sarana di suatu wilayah tapi karena pemerintah daerah tidak punya anggaran, pemerintah pusat tidak bisa intervensi. Padahal uangnya ada, pemerintah pusat. Begitu diperbaiki, itu pelanggaran, bisa terjerat hukum, karena melanggar kewenangan. Padahal masyarakat tidak penting ini kewenangan siapa, kami butuh jalan yang bagus. *Nah*, demikian juga dalam konteks angkutan jalan lalu lintas dan angkutan jalan ini. Saya kira ini penting untuk kita, supaya integrasinya itu bukan berdasarkan administrasi kewenangan tapi juga fungsinya seperti apa. Nanti tinggal pengelolanya bisa kita sinergikan.

Berikutnya, ini masalah antara penyedia sarana transportasi dan prasarananya dengan pengelolanya, yang akhirnya jadi masalah juga, sehari-hari kita. Jalan ini dibuat oleh Kementerian PUPR, Direktorat Jenderal Bina Marga. Dan asetnya adalah milik PUPR. Tapi yang memanfaatkan itu Kementerian Perhubungan dengan segala perangkatnya, salah satunya dalam bentuk jembatan timbang. Secara moral, karena ini jalan bukan punya saya, maka Kementerian Perhubungan wajar, Pak, tadi yang di apa, penyelidikan untuk penyidikan oleh PPNS tadi, menjadi sangat kecil, karena kalau jalannya rusak bukan tanggung jawab saya. Boleh saja kendaraan *over dimension over load* lewat, kalau rusak kan nanti kementerian/lembaga lain yang perbaiki *gitu*. Ini memang perlu ada pilihan *kayaknya*. Apakah kewenangan jembatan timbang ini diserahkan kepada PU supaya PU lebih serius ini. Ataukah aset jalan itu kita serahkan ke perhubungan sekalian? Sebagaimana misalnya sarana pendidikan, seperti gedung sekolah, gedung sekolah atau kampus itu dibangun oleh PU, begitu selesai, diserahkan ke kampus yang bersangkutan. Jadi pemeliharaan, pengawasannya, itu kepada institusi pengguna. *Nah*, jalan kita ini masih belum jelas *gitu*. Jadi PU kebagian, kalau rusak diperbaiki, tapi yang merawat itu bisa jadi tidak bertanggung jawab.

Ini juga pertanyaan, tentu ini pilihan-pilihan, Pak. Oleh karena itu, ini mohon juga kami dibantu untuk didalami kira-kira lebih efektif mana. Apakah kewenangan jembatan timbang ini diserahkan ke PU sebagai pemilik jalan, supaya serius ini penerapannya atau jalannya *udah diserahkan aja* ke Perhubungan, kalau *udah* jadi, *udah* kalian rawat, kalau rusak ya rugi sendiri, kira-kira begitu.

Nah, berikutnya tentang listrik ya saya kira ini kendaraan listrik ini memang menjadi tren, tetapi juga tidak bisa kita jadikan alasan untuk lingkungan ya. Selama listriknya juga dihasilkan dari bahan bakar yang sama. Mungkin di jalan, kesannya ramah lingkungan, tapi di pembangkit listrik,

merusak lingkungan juga. Jadi *problem*-nya bukan di kendaraan listriknya kita konversi dari bahan bakar ke listrik, tapi *problem*-nya adalah energi listrik itu kita hasilkan dari mana. Karena kita bakar batu bara atau bahan bakar minyak di tengah jalan sama di tempat pembangkit listrik, sama-sama merusak lingkungan, Pak, *gitu*. Artinya isunya bukan di konversi kendaraannya, tapi isunya adalah sumber listrik ini dari mana, *gitu* ya. Kalau dari listrik dari batubara walaupun kendaraan listrik, ya tetap juga tidak ramah lingkungan *gitu*. Malah kalau semua nanti pakai listrik, tapi tidak ada konversi sumber listriknya dari mana, malah semakin merusak lingkungan *gitu*, kalau semakin banyak penggunaan listrik *gitu*.

Ini beberapa hal, sebagiannya berupa apa, penguatan, ada juga mungkin silakan Bapak-Bapak terjemahkan sebagai pertanyaan juga pendalaman, ya intinya kami berterima kasih dan mohon beberapa hal yang kami sampaikan ini bisa didetilkan lagi, supaya nanti dalam pembahasan di revisi undang-undang ini menjadi lebih detail kita.

Terima kasih, Pak.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Ya terima kasih, Pak Suryadi. Apakah ada? Ya silakan, Pak. Oh Ibu dulu? Silakan, Bu, silakan. Kita harus *ngalah*, Pak, ya, Ibu-Ibu dulu.

F-PDIP (Hj. SADARESTUWATI, S.P., M.MA.):

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Selamat siang,

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Bapak-Bapak dari perwakilan DPP IKAALL,**

Saya pada siang hari ini terima kasih sekali, ini adalah waktu yang sudah ditunggu lama untuk bisa bertemu dengan Bapak-Bapak, untuk bisa mendapatkan masukan, karena memang sudah lama kita mempunyai satu *problem*, kita mempunyai satu masalah dengan keberadaan dari ojol.

Sebenarnya sejak di awal, awal pada waktu pendaftaran, muncul pendaftaran ojol di depannya gedung DPR di depan itu, saya sudah menyampaikan, apa ini nanti tidak menjadi masalah apabila tidak dibuatkan aturan terlebih dahulu? Karena sebenarnya kendaraan roda dua bukan lah masuk sebagai kendaraan untuk angkutan manusia.

Nah, menyikapi hal ini karena ini sudah terlanjur begitu besar, anggota dari ojek *online* pun sudah begitu banyaknya, tentunya menjadi masalah

tersendiri, juga ketika mereka tidak diwadahi. Tetapi ketika diwadahi pun kita masukkan di dalam undang-undang, *nah*, ini nanti saya minta masukannya, apakah ini akan menjadi lebih baik apabila dimasukkan di dalam undang-undang? Apakah tidak sebaiknya karena keberadaan ojek *online* ini tidak di semua daerah ada, apakah tidak cukup dengan peraturan di masing-masing daerah? Supaya tidak menjadi *blunder* juga nanti, ketika ya secara internasional ini bukanlah kendaraan yang menjadi angkutan manusia, apalagi menjadi angkutan umum. Itu yang pertama berkaitan dengan ojol.

Itu pun masih berkaitan dengan pajak, karena dari penyedia dari aplikasi ini, ini sampai hari ini juga masih belum bisa dikenain pajak. Ini juga yang harus kita pikirkan, bagaimana supaya tidak merugikan juga dengan keberadaan dari transportasi umum yang lainnya, yang mereka memang harus membayar pajak.

Yang kedua berkaitan dengan ODOL, ini juga tidak bisa kita biarkan. Sudah banyak nyawa yang hilang karena kecelakaan diakibatkan oleh ODOL, bahkan terakhir kita melihat kita tahu di Depok, berapa yang harus meninggal anak-anak kita. Kemudian di tempat saya sendiri. Jadi mungkin belum kenal, saya, Sadarestuwati dari Fraksi PDI Perjuangan, saya dari Dapil Jawa Timur VIII, Mojokerto, Jombang, Nganjuk, dan Madiun.

Jadi kebetulan, baru-baru ini juga ada kecelakaan karena ODOL juga, karena ODOL kalau kita berbicara ODOL dan kecelakaan, maka salah satu yang menjadi yang harus bertanggung jawab di sini salah satunya adalah pemerintah yang dituntut, karena apa? *Kenapa* dibiarkan saja? Sementara di undang-undang tidak bisa, belum ada yang mengatur, *gitu*. Bahkan mungkin sebaiknya tidak diperkenankan untuk apa kendaraan dimodifikasi dengan apa, lebarnya dengan panjangnya, yang tentunya itu memang apa, karena pembiaran sehingga sekarang menjadi sangat marak. Dengan alasan apabila normal, kendaraan normal, maka barang yang diangkut menjadi hanya sedikit, tapi kalau dimodifikasi menjadi besar. Ini berkaitan dengan keuntungan yang didapatkan, tentunya.

Maka dari itu, saya mohon masukannya, apakah nanti di dalam undang-undang ini harus secara jelas, walaupun sebenarnya sudah jelas, kalau di undang-undang apa namanya Lalu Lintas sudah jelas, itu juga tidak diperbolehkan. Tetapi bagaimana ini nanti ini? Ini yang tentunya kita harus mendapatkan masukan dari pakar supaya semuanya bisa baik, tidak merasa dirugikan, tetapi harus aturan yang ada harus bisa dijalankan. Bukan kita membuat undang-undang tetapi tidak untuk dijalankan, tapi untuk dilanggar. Dan tentunya kita juga tidak ingin nanti setelah undang-undang ini selesai, banyak kemudian masyarakat transportasi yang mengajukan apa namanya gugatan ke MK. Padahal tentunya kita tidak ingin. Kita ingin semuanya bisa teratur. Tadi disampaikan juga oleh teman saya, bahwasanya ini berkaitan juga dengan panjang dari umur jalan. Karena memang jalan kita sampai hari ini, itu belum dibangun dengan apa namanya, beban, seperti yang saat ini kendaraan-kendaraan yang dimodifikasi. Belum lagi ditambah dengan labilnya tanah yang

apa, yang kita bangun sebagai tempat untuk, sebagai infrastruktur jalan ini. Ini menambah semakin cepatnya kerusakan jalan.

Nah, juga mungkin saya ingin mendapatkan masukan juga berkaitan dengan nanti apabila ada kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh ODOL yang selama ini memang sangat-sangat banyak, sehingga apakah perlu ini dari pihak Kepolisian, tentunya harus ada *nge-link* ya, antara Undang-Undang Lalu Lintas ini dengan Undang-Undang apa, Jalan, juga. Sehingga nanti bisa *nge-link* dengan Undang-Undang Transportasi, tentunya juga. Sehingga masing-masing bisa saling berhubungan. Dan penanganannya lebih cepat. Karena beberapa kali saya dilapor oleh teman-teman dari Polres berkaitan dengan kecelakaan ini, ini harus apa berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan, dengan tentunya yang selalu adalah dengan Kementerian Perhubungan, karena berkaitan dengan transportasi darat tadi. Saya minta masukannya, apakah memang itu harus, harus kita masukkan juga di dalam apa, undang-undang ini secara tersurat seperti itu.

Begitu juga dengan laju kendaraan. Laju kendaraan di tol, tentunya ini juga tidak bisa di, apa, harus ada peraturannya. Karena apabila kendaraan ini berjalan terlalu lambat, ini berakibat juga pada kendaraan di belakangnya, yang akhirnya terjadi kemacetan. Ini tentunya juga berhubungan dengan beban dari kendaraan itu sendiri yang muatan berlebih, sehingga tidak bisa apa, lajunya tidak bisa normal.

Begitu juga mungkin umur, umur kendaraan, saya kira ini menjadi sebuah wacana sejak dulu. Sejak saya di periode pertama, ini hanya sebuah wacana. Sampai hari ini, di Indonesia belum menerapkan umur kendaraan. Saya kira ini perlu dipikirkan juga.

Itu, Pimpinan, beberapa hal yang perlu saya sampaikan. Mungkin nanti ada lagi setelah saya baca, secara baca semuanya.

Terima kasih, saya akhiri.

*Wabillahi taufik wal hidayah,
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

KETUA RAPAT:

Ya selanjutnya Pak Anwar Hafid ya silakan Pak Anwar.

F- P. DEMOKRAT (Drs. H. ANWAR HAFID, M.Si.):

*Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*
Selamat siang salam sejahtera buat kita sekalian,

**Bapak Pimpinan dan teman-teman Anggota Komisi V yang saya muliakan,
Teman-teman para pakar lalu lintas yang saya cintai dan saya banggakan,**

Mencermati apa yang sudah disampaikan tadi, masukan-masukan banyak sekali. Tentu tujuan kita adalah membuat regulasi ini, yang pertama terkait dengan keselamatan. Sebenarnya yang paling utama adalah keselamatan rakyat, karena seluruh regulasi yang kita ciptakan itu adalah bagaimana rakyat kita selamat dari seluruh aktivitas tersebut. *Nah*, kalau berangkat dari landasan filosofi tersebut, maka kalau kita melihat realita yang terjadi di lapangan, ada beberapa mungkin masukan, Pak, nanti di dari teman-teman bisa menarasikan yang lebih tepat.

Yang pertama soal *human error* itu, Pak, ini sebetulnya yang jadi paling banyak *problem* soal lalu lintas angkutan jalan. Kecelakaan maut yang terjadi di mana-mana itu kan hampir sebagian besar karena *human error*. Pengemudi yang mabuk, yang mengantuk, *nah*, ini kira-kira solusinya kira-kira *gimana*, Pak? Dijelaskan secara rinci di undang-undang ini, sehingga ini perlu apakah dalam bentuk sanksi yang sangat tegas, karena yang terjadi selama ini ketika tabrakan kemudian ada yang meninggal, lebih banyak itu penyelesaiannya musyawarah, Pak. Pihak yang korban kemudian bermusyawarah, selesai, kasus selesai. Sehingga ini tidak akan memberi efek jera. *Nah*, kita berharap kedepan dengan lahirnya Undang-Undang Angkutan Lalu Lintas, ada sanksi yang tegas. Sehingga tidak terjadi kecelakaan-kecelakaan disebabkan karena *human error* tadi. Saya kira itu nomor satu mungkin menurut saya, Pak, kecelakaan yang terjadi di lalu lintas ini.

Nah, yang kedua terkait dengan penyebab ya kondisi sarana dan prasarana jalan itu sendiri. Kita tahu kalau di daerah-daerah tertentu, jalannya sangat mulus, tapi di daerah-daerah lain, sebenarnya kecelakaan itu bukan karena *human error*, tapi karena kondisi jalan yang sangat tidak layak. Kira-kira ini pengaturannya *gimana* ini, Pak, kalau kita membuat sebuah regulasi yang bersifat umum, bagaimana ada pengecualian di situ? Karena keterbatasan pemerintah yang belum bisa menyediakan sarana prasarana jalan yang memadai tersebut. Banyak di daerah-daerah terluar, terbelakang, termiskin, kita tahu bahwa sarana dan prasarana jalan yang menjadi kewajiban pemerintah itu masih sangat terbatas. Dan kecelakaan di situ bukan karena *human error*, semata-mata karena kondisi jalan tersebut. *Nah*, ini kira-kira *gimana*? Karena ini tujuan Undang-Undang ini kan untuk melindungi rakyat kita, Pak.

Kemudian selanjutnya, saya melihat juga bahwa hal yang perlu soal ojek *online* tadi, ojol tadi. Memang kita di Indonesia ini kan kebanyakan, peristiwa dulu, baru kita buat aturan. *Nah*, oleh karena itu, karena ini ojol ini sudah berjalan, kemudian ini juga ada hajat hidup orang banyak di situ, termasuk juga membantu kewajiban pemerintah yang belum bisa menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, maka memang perlu diwadahi di dalam sebuah peraturan, sehingga ada yang memayungi. Baik pengguna ojek *online* maupun yang menjalankan tersebut. Mungkin ada formulasi bahasa, sehingga ini bisa terakomodir dalam undang-undang, tapi ada juga mungkin pembatasan. Seperti tadi disampaikan bahwa di suatu saat

nanti misalnya pemerintah telah mampu menyediakan sarana dan prasarana itu, mungkin ada solusi lain.

Nah, kemudian saya sangat sepekat dengan teman-teman tadi mengatakan bahwa memang umur kendaraan ini sudah perlu, ada sebuah keberanian besar bagi kita, utamanya di Jakarta ini, ya, untuk mengatur. Karena kalau tidak ada pengaturan, saya kira sampai kapanpun. Jadi bukan cuma umur kendaraan, termasuk spesifikasi kendaraan yang bisa digunakan. Ini juga mungkin bisa dipikirkan untuk masuk di dalam regulasi yang akan mengatur lalu lintas angkutan jalan raya ini.

Saya kira itu beberapa hal, Pak, yang saya lihat dari pemaparan Bapak tadi. Mudah-mudahan dalam pembahasan berikutnya nanti akan berkembang, sehingga kita berharap bahwa undang-undang ini lahir nanti, sebuah undang-undang yang komprehensif, berjangka panjang, dan bisa menyelamatkan rakyat kita. Saya kira itu Pak sebagai masukan.

Terima kasih.

*Wallahul musta'an,
Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh,*

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

Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Ya, silakan, Pak Willem.

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

Baik.

**Pak Ketua dan rekan-rekan Anggota Komisi V,
dan Ketua Umum DPP Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas,
serta seluruh jajarannya yang kami hormati,**

Dari kami, revisi terkait Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sangat penting, karena berbagai faktor sosiologis yang berkembang di masyarakat, baik berkaitan dengan keselamatan lalu lintas maupun perkembangan teknologi informasi, yang berimplikasi terhadap moda transportasi dalam penyelenggaraan lalu lintas. Sejumlah persoalan yang berakibat pada, seperti halnya telah disampaikan oleh Pak Ketua tadi, yang dipresentasikan tadi, bahwa setiap tahun, korban meninggal dunia misalnya tahun 2019 tadi, itu 25.671 orang atau setara dengan 70 orang meninggal dunia per hari akibat kecelakaan. Sementara infrastruktur jalan yang dibangun oleh pemerintah sangat banyak, tapi juga di sisi lain, kecelakaan lalu lintas sangat rawan terjadi di jalan.

Oleh karena itu, kami meminta kepada Ketua DPP IKAALL serta seluruh jajarannya semoga memberikan masukan yang konkrit dalam rangka mengatasi *problem* manajemen angkutan lalu lintas dan jalan, baik terkait kelembagaan dan implementasi di lapangan, apakah, dan juga apakah ojol itu perlu diatur dalam undang-undang dan bagaimana implikasinya terhadap keselamatan lalu lintas, di mana sepeda motor itu rawan terhadap kecelakaan lalu lintas.

Dan yang terakhir, kehadiran moda transportasi konvensional maupun aplikasi *online* ini perlu dievaluasi kembali ditinjau kembali, sejauh mana kontribusi terhadap penerimaan negara, baik pajak maupun PNPB.

Mungkin itu yang bisa dapat kami sampaikan pada kesempatan ini, sekian, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ada lagi Bapak Ibu? Cukup ya? Saya kira begitu, Pak Haris. Ada beberapa, hampir semua, hampir semua anggota Komisi V memberikan pertanyaan masukan dan pendapat. Kalau kita *cluster*, ini yang pertama tentang keselamatan berlalu lintas, kemudian tentang angkutan sistem *online* yang ojol tadi. Kemudian angkutan yang berlebihan muatan, lalu tentang terminal angkutan penumpang, termasuk tadi tentang apa *tuh*, jembatan timbang tadi.

Saya kira Pak Haris bisa memberikan tanggapannya kepada kita, waktu kami persilakan, Pak.

KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M., IPM.):

Baik, terima kasih, Pak Ketua, atas waktunya. Dan mungkin nanti kami akan mohon izin berbagi dengan tim untuk menjawab, tapi paling tidak adalah kami senang sekali atas hal yang disampaikan oleh Bapak-Bapak dan Ibu sekalian, bahwa kita bersepakat bahwa Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini revisinya perlu dilakukan, karena memang harus menjangkau semua kebutuhan yang ada saat ini, serta bagaimana bisa melingkupi terhadap perkembangan teknologi yang memang saat ini sudah berkembang sedemikian cepat.

Nah, terkait dengan apa yang disampaikan oleh Pak Suryadi, kemudian Ibu, Pak Anwar, dan Pak Willem, tentunya saya secara umum akan memberikan kembali masukan yang lebih detail dan lebih konkret terkait dengan pendalaman-pendalaman yang kajian-kajian, yang tadi disampaikan oleh Pak Suryadi, terutama bagaimana terhadap *pro-con* antara pilihan-pilihan yang disampaikan tadi. Yang jelas memang ada beberapa yang perlu kita lebih gali lagi dari sisi-sisi yang lebih komprehensif. Apalagi menyangkut kelembagaan tadi, unit penimbangan yang dikelola oleh Kementerian

Perhubungan. Lalu kemudian bagaimana dengan pemeliharaan jalan yang sudah dibuat oleh PUPR. *Nah*, mohon izin, Pak Suryadi, kami pasti mohon waktu untuk bisa mengkaji secara komprehensif, karena *pro-con* tersebut nanti pasti harus kita buat secara *analytical*. Tetapi apa yang sudah disampaikan Bapak terhadap, kita perlu koordinator tadi, ya itu sangat perlu, Pak. Memang betul bahwa integrasi terhadap antar kelembagaan yang menjadi pembina dalam urusan LLAJ tadi, yang lima tadi, harus ada koordinatornya. Kalau tidak ada koordinatornya, ya betul yang disampaikan oleh Bapak, bagaimana tadi sebuah kendaraan yang melebihi kecepatannya lalu digunakan nanti oleh kendaraan ojol yang notabene katakanlah dia hanya melingkupi jarak terdekat atau jarak dekat dengan kecepatan yang begitu tinggi, *nah*, itu juga tentunya nanti akan menjadi hal-hal yang kami akan sampaikan.

Tapi lagi-lagi terhadap apa yang disampaikan, kendaraan listrik, kemudian implikasinya terhadap apa, yang saya setuju Pak dengan *fuel* tadi ya, kalau misalnya seandainya kita, oke sekarang kita kendaraan listrik kita ya kalau digunakan ramah lingkungan di kota. Betul, kalau yang di apa namanya, di tempatnya sana, kalau selama masih menggunakan batu bara, selama masih menggunakan *fuel*, ya, ya sama saja. Tapi kami tadi menyoroti mengenai bagaimana kesiapan-kesiapan yang lain. Kesiapan-kesiapan pelaksanaan yang lain, yaitu terkait dengan pengujian, kendaraan bermotor, yang sekarang saja yang *conventional fuel* itu, di daerah-daerah kabupaten/kota, Pak, belum semua mempunyai alat uji. Jadi itu yang masih juga dipikirkan.

Selanjutnya faktor keselamatan yang tadi dikluster oleh Pak Ketua, tentunya betul sekali bahwa dalam hal keselamatan ini, empat hal penyebab kecelakaan itu harus kita amati betul dan harus kita lakukan dengan betul bagaimana *way out*-nya. *Nah*, salah satu kita selalu tidak bisa menjelaskan secara *evidence base* secara keseluruhan. Makanya tadi kami mencoba untuk paling tidak dimulai dari angkutan umum, dimulai dari angkutan barang, yang sering terjadi kecelakaan, dengan semacam sistem yang bisa merekam *black box* tadi, Pak, karena itu juga tidak mahal sebetulnya. Dengan teknologi informasi yang sekarang berkembang, itu tidak mahal.

Nah, kemudian hal-hal terkait ODOL, kemudian terkait dengan masukan-masukan yang lain, mohon izin, Pak Ketua, kalau diperbolehkan, kami mau apa namanya, kami sampaikan di sebelah kanan kami, Pak Dwi Wahyono, nanti akan menjawab mengenai ODOL, kemudian nanti ada kakanda saya, Pak Benny Nurdin Yusuf, nanti juga akan membantu untuk mengenai *online* tadi. Silakan, Pak Dwi.

ANGGOTA DPP IKAALL (DWI WAHYONO):

*Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

Mohon izin, nama saya, Dwi Wahyono, izin untuk menyampaikan tambahan penjelasan kepada Bapak Ketua dan juga Bapak-Ibu Anggota

Komisi V yang sangat kami hormati, terutama yang berkaitan dengan ODOL dan kendaraan bermotor pada umumnya.

Pertama dapat kami sampaikan bahwa di lapangan, ODOL itu terjadi karena ada *gap* antara kebutuhan dengan kenyataan yang bisa, kendaraan yang dipunyai oleh si perusahaan itu atau si pengemudi itu. *Gap* itu di mana? Saya pernah bertanya kepada para pengusaha angkutan, "Sebenarnya *kenapa kok* anda melakukan ODOL?" Dijawab, "Kami itu butuh bisa mengangkut barang 50 ton satu *trip*, sekali angkut, tanpa melanggar ODOL, tanpa melanggar *over load*, dan tanpa melakukan *over load* dan tanpa melakukan *over dimensi*". Kami jawab bahwa itu jawabannya ada di teknologi, Pak. Teknologi kendaraan bermotor. Jadi teknologi kendaraan bermotor itu telah membuat suatu kaidah, bahwa ada *power to weight ratio*. Itu harus dipenuhi, satu.

Yang kedua, teknologi kendaraan bermotor juga mengembangkan konfigurasi sumbu roda. Konfigurasi sumbu roda ini, dia akan menampung kebutuhan beban yang dibutuhkan berapa, kemudian dibutuhkan berapa sumbu roda di situ. Sehingga dengan demikian maka mereka dapat melakukan angkutan yang tadi dia sebut, "Aku *pengen* 50 ton sekali angkut tadi tanpa harus melanggar aturan".

Nah, memang di sini dibutuhkan kehadiran pemerintah, untuk mengajari para pengusaha bagaimana cara memilih mobil yang betul, dari segi *power to weight ratio*, dari segi jumlah sumbu yang boleh di, yang harus dipasang di situ, dari jumlah ukuran ban dan sebagainya, dan sebagainya.

Barangkali nanti dalam pengaturan dalam undang-undang ini, khusus mengenai angkutan barang, barangkali bisa dimasukkan atau diatur lebih detail. Bagaimana pemerintah itu hadir di dalam, terutama dalam pemilihan jenis dan ukuran kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan logistik itu.

Persoalan kedua yang sering kami temui di lapangan adalah mengenai *law enforcement*. Tadi oleh Pak Ketua, Pak Ketua IKAALL sudah disampaikan, bahwa *law enforcement* itu memang perlu dipertegas. Selama ini, aturan apapun, sebegitu apapun aturannya, tanpa ada *law enforcement*, maka aturan itu tidak akan bisa terlaksana secara optimal. Itu yang kedua.

Kemudian yang ketiga, berkaitan dengan kecelakaan, kecelakaan itu *gini*, kaitan dengan ODOL dan kecelakaan. Sebenarnya rem itu didesain untuk kekuatan tertentu, *nah*, disebut ODOL *over dimensi over load*, maka dia akan melebihi kekuatan rancangannya itu. Secara teknis, sudah pasti itu tidak selamat secara teknis. Karena dia tidak selamat, maka diharapkan tidak melanggar ODOL. Supaya tidak melanggar ODOL, bagaimana? Tapi tetap bisa *ngangkut* banyak, tadi, manfaatkan teknologi. *Nah*, kemudian supaya dia tidak melanggar, ya mesti dilakukan *law enforcement* yang benar dan yang baik.

Terkait dengan, dengan tadi, ketersediaan kendaraan bermotor yang jalan lambat di jalan tol dan sebagainya, itu sebenarnya begini, kalau dia *over*, kalau dia ODOL, *udah* pasti lambat, lebih lebih lebih lambat daripada kecepatan minimum yang diatur dalam tol itu. Jadi sebenarnya mudah sekali untuk mengidentifikasi apakah kendaraan bermotor itu ODOL apa tidak. Kalau dia jalannya di bawah 60 kilometer per jam, dia apa, boleh dipastikan ODOL. Oleh karena itu, itu sebaiknya *law enforcement* juga dilakukan di jalan tol. Kalau dia memang ODOL, ya suruh berhenti, kalau perlu diturunkan, dibagi dua. Supaya mereka bisa jalan paling sedikit 60 kilometer per jam. Itu yang kami sarankan.

Kemudian yang berikutnya, bagaimana mengatasi itu? Mengatasi ODOL? Untuk mengatasi ODOL itu sebenarnya teknologi kendaraan bermotor itu sudah memperkenalkan teknologi untuk bagaimana bisa mengontrol berat kendaraan bermotor itu. Jadi ada sensor, ada teknologi sensor dan teknologi kontrol elektronik, yang dia bisa memonitor, bisa mencatat berapa sebenarnya berat kendaraan bermotor itu. Itu yang tadi disampaikan oleh Pak Ketua IKAALL, itu yang namanya *black box* itu. *Black box* itu sekarang sudah diperkenalkan oleh para ahli kendaraan bermotor pada mobil-mobil komersial di Eropa, di Amerika, di Australi, dan itu sudah menggunakan itu. Sehingga kalau, kalau nanti terjadi pelanggaran, tidak perlu kita harus melakukan penelitian dengan sulit, karena semua data, semua kelakuan pengemudi, berapa beratnya, kecepatannya berapa, dan itu disyaratkan 90 detik, jadi satu setengah menit sebelum kejadian kecelakaan itu harus tercatat dalam *black box* itu, itu teknologi yang ada sekarang.

Oleh karena itu, sebenarnya yang tadi usulan revisi undang-undang ini salah satunya adalah bagaimana memayungi kendaraan bermotor yang digunakan, yang sudah menggunakan teknologi IT itu. Kalau itu tidak dipayungi, saya ambil contoh, kami ambil contoh misalnya begini, si apa namanya di Indonesia sudah ada kendaraan bermotor autonomus, sekarang itu belum ada pasal Undang-Undang kita yang bisa memayungi itu. Kemudian yang lain, juga dikembangkan namanya sistem rem EBS (*Electronic Breaking System*). Di EBS itu, Pak, itu sudah sudah dilengkapi dengan alat untuk memonitor berapa *sih* tekanan bannya, artinya berapa *sih* beban yang diberikan kepada ban itu. Kemudian dia juga sudah mengintegrasikan antara stab, kontrol stabilitas kendaraan itu dengan kecepatan pada saat menikung, pada saat dia berjalan, pada saat dia *ngerem*, itu dengan stabil.

Nah, oleh karena itu kami ingin memperkuat tadi, usulan dari Pak Ketua IKAALL, bahwa revisi Undang-Undang 22 Tahun 2009 itu dititikberatkan pada kemajuan teknologi kendaraan bermotor yang sekarang ini sangat besar pengaruhnya terhadap keselamatan.

Dapat kami laporkan pada kesempatan ini, kepada Bapak Ketua dan Bapak Anggota Komisi V yang kami hormati, bahwa dari pengalaman Amerika, penggunaan kendaraan otonomus itu bisa menurunkan tingkat kecelakaan sampai 94%. Itu dari dari pengalaman Amerika, kenapa *kok* 94%? Karena memang sebagai penyebab utama dari kejadian kecelakaan itu diidentifikasi oleh mereka, 94% itu adalah *human error*. *Nah*, mudah-mudahan nanti kalau

di Indonesia ini sudah sudah bisa memayungi penggunaan teknologi sensor dan teknologi control elektronik ini, dan kendaraan-kendaraan yang dengan teknologi seperti itu sudah bisa dioperasikan di sini, maka diharapkan kecelakaan itu bisa turun drastis dari apa yang terjadi sekarang.

Kami sangat sependapat dengan tadi apa namanya, apa yang disampaikan Bapak Anggota DPR, Pak Anwar yang kami hormati, bahwa perlu ditetapkan spesifikasi teknik. Selama ini yang milih spesifikasi teknik itu adalah pengusaha. *Nah*, harusnya spesifikasi teknik itu, karena jalan kita terbatas, kelas jalan kita hanya punya MST 10 ton saat ini paling tinggi, ada yang 8 ton, 10 ton, maka pemerintah dalam hal ini harus memberikan bimbingan kepada para pengusaha, kepada para sopir, bagaimana cara mereka memilih kendaraan yang ekonomis, supaya secara, secara ekonomi, penyelenggaraan atau pelayanan transportasi jalan itu bisa dilakukan dengan lebih efisien. Dengan itu, salah satu tadi yang diusulkan juga, kelas jalan khusus yang selama ini telah diubah berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, itu sebenarnya kami usulkan kembali, agar kendaraan, eh, jalan kelas khusus itu dihidupkan kembali. *Kenapa?* Sekarang itu ada *gap*, Pak, di Eropa, di Amerika, dia sudah membuat kendaraan dengan excel MST. Excel *load*-nya itu 12 sampai 14 ton. Jalan kita itu, sebenarnya kalau jalan khusus itu masih ada, maka kita akan bisa mengoperasikan kendaraan dengan spesifikasi seperti itu, sehingga tidak ada biaya yang dibeli atau biaya yang dikeluarkan oleh pengusaha yang tidak bisa dipakai. Sekarang ini kalau beli kendaraan yang dengan MST jalan atau *excel load* itu 12 ton, tapi dibatasi 10 ton, maka dia akan rugi. Ya kalau tidak *overload*, dia akan rugi, dia membayar 12 ton, tapi hanya bisa dipakai 10 ton. Oleh karena itu, dengan adanya jalan khusus tadi, itu misalnya jalan tol itu bisa ditetapkan sebagai jalan khusus, dengan MST, Muatan Sumbu Terberatnya, 12 ton. Nanti bagaimana kalau itu keluar dari tol? Usulan kami adalah, keluar dari tol, nanti ada terminal kargo, yang diberi RAM jalan RAM yang menghubungkan antara jalan tol dengan terminal kargo tadi. Di terminal kargo itulah baru dibagi, mau ke jalan kelas 3, dia menggunakan jalan kelas 3, mau menggunakan mau ke jalan kelas 1, dia menggunakan kelas 1, kelas 2, kelas 2, dan sebagainya.

Jadi dengan demikian, maka yang namanya ODOL atau pelanggaran *overload* dan *overdimensi* itu betul-betul bisa ditangani dengan baik.

Kami kira ada lagi yang belum? Sudah ya? Baik, terima kasih, kami kembalikan pada Bapak Ketua.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M., IPM.):

Izin, Pak Ketua, masih ada satu, yang, Pak Benny, silakan

ANGGOTA DPP IKAALL (BENNY NURDIN):

Baik.

Bismillahirrahmanirrahim,

**Yang terhormat Pimpinan Komisi DPR RI,
Yang terhormat para Anggota DPR yang hadir,**

Izinkan kami memperkenalkan diri, nama, Benny Nurdin. Sedikit memberikan pandangan terkait bagaimana keberadaan sepeda motor, apakah harus kita atur di undang-undang atau tidak, mungkin itu yang saya tangkap tadi dari beberapa pertanyaan. Menarik, saya beranjak dari penyampaian Pak Suryadi, bahwa memang pemerintah kadang-kadang tidak adil ya, bahwa aturan mengatur kecepatan, tetapi kita memproduksi kendaraan yang bisa melebihi kecepatan. Ini ada kaitannya juga dengan ODOL, kita mengatur MST kita, tetapi teknologi kendaraan kita, semakin gencar melakukan persaingan industri kendaraan dengan teknologi yang tinggi, dengan promosi bahwa dia dapat mengangkut muatan yang lebih besar. Dan itu yang terjadi di lapangan. Sehingga anekdotnya *gini*, orang luar mengatakan, ban Indonesia itu apa, hebat sekali, karena berapapun muatannya, itu bisa dia pikul. Padahal antara ban dengan muatan ini sangat berkaitan. Dan di dalam perhitungan pengujian, itu juga diatur. Pak Wahyono selaku, tadi sudah menyampaikan, dan saya pikir nanti kami akan memberikan perhitungan-perhitungan itu, sehingga bisa menambah apa namanya, pengetahuan dari Bapak-Bapak sekalian untuk sama-sama kita memikirkan sejauh mana penanganan ODOL tersebut, saya berangkat ke ODOL.

Kedua, fakta di lapangan, bahwa terjadinya ODOL, di samping tadi ada *gap* yang disampaikan Pak Wahono, juga adanya *gap* antara tarif angkutan yang diberlakukan, ya. Jadi hampir semua yang kita tanya di lapangan, "*Kenapa mengangkut lebih?*", "*Karena alasan tarif*". Ini tentu perlu diatur kembali. Dan memang saat ini pemerintah, untuk tarif angkutan barang, itu kita lepas, tidak kita atur. Kita lepas ke pasar. Dan saat ini sudah bergulir beberapa wacana bahwa pemerintah harus mengatur itu, karena ini sudah terjadi permasalahan di lapangan yang menyebabkan ODOL.

Artinya apa? Kalau kita melihat, mulai penanganan lalu lintas terkait angkutan barang, dari dulu sampai saat ini, pemerintah sangat alergi untuk mengatur itu. Tetapi faktanya di lapangan, bahwa tarif adalah salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya ODOL. Artinya, tidak haram kita mengatur itu, sehingga di dalam revisi undang-undang ini juga perlu kita mengatur itu.

Selanjutnya terkait dengan sepeda motor, tadi disampaikan sama Ibu, saya lupa namanya, Bu Anggota DPR RI yang terhormat, bahwa bagaimana kalau aturan sepeda motor ini kita atur saja dengan peraturan di daerah. *Nah*, tentu kalau kita berbicara azas hukum, ini juga bertentangan, bahwa di dalam asas hukum disebutkan bahwa *lex superiori derogat lex inferiori*, artinya hukum yang lebih tinggi itu mengesampingkan hukum yang lebih rendah, artinya apa?

Pemerintah daerah juga tidak bisa mengatur ini, karena di dalam Undang-Undang 22, tidak mengatur itu. Tetapi dalam konteks pemahaman hukum yang kami pahami, bahwa ketika aturan bertentangan dengan aturan, azas bertentangan dengan azas, maka faktalah yang menjadi hukumnya. Artinya, ketika fenomena kendaraan bermotor ini hadir, apakah kita akan membiarkan seperti ini? Sehingga beranjak dari pemahaman kami, bahwa ini harus kita atur, ya, ini harus kita atur. Dan kalau kita melihat di dalam Undang-Undang Nomor 22, ini juga ada *confuse* menurut saya, di dalam Bab VII Kendaraan, di mana disebutkan bahwa jenis dan fungsi kendaraan. Di satu sisi, di Pasal 47, kita mengakui keberadaan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor. “Kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1 huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis sepeda motor, mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus”. Di ayat 3, “Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum”. Mengapa kendaraan bermotor ini dikecualikan sebagai kendaraan perseorangan? Kalau demikian, maka harusnya kendaraan bermotor ini kita tidak akui, ya.

Nah, sama kita tahu bahwa dampak daripada sepeda motor ini adalah dari sisi aspek keselamatan. Olehnya menurut kami, seyogyanya ini kita atur dengan syarat, ya. Katakanlah bahwa sepeda motor ini, saya kembali mengulang pandangan dari Pak Suryadi, bahwa kecepatan, harusnya kita mengatur bahwa untuk kendaraan bermotor yang dapat digunakan sebagai angkutan umum, pertama, adalah karena kita beranjak dari pada aspek keselamatan dan salah satu faktor penyebab rendahnya keselamatan atau tingginya tingkat kecelakaan dan fatalitas itu diakibatkan oleh karena kecepatan, maka kecepataannya kita atur. Bahwa sepeda motor yang dapat digunakan adalah sepeda motor yang memiliki kecepatan maksimum, katakanlah, 50 kilometer per jam atau maksimum, sehingga pabrikan nanti akan mendesain khusus sepeda motor untuk digunakan sebagai angkutan umum. Atau juga kita mengatur wilayah operasionalnya. Katakanlah angkutan umum ini kita atur sebagai angkutan lingkungan. *Ketimbang* sekarang kita lepas, tapi faktanya ada di lapangan, lalu kita tidak bisa mengatur. Bahkan sepeda motor ini kita mengatakan bahwa aspek keselamatannya sangat memprihatinkan, tidak boleh digunakan sebagai angkutan umum, tetapi faktanya, sepeda motor ini bisa dipakai sampai ke Jawa Tengah. Sehingga menurut hemat kami, ini perlu ada pengaturan. Karena fakta sudah ada dan fenomenanya sudah terjadi. Kalau kita mengatur, artinya apa? Kita punya kewajiban untuk mengkloning pergerakan sepeda motor itu dengan aturan-aturan yang turunannya.

Nah, ini barangkali pandangan-pandangan dari kami. Dan kalau kita melihat dari azas pembentukan undang-undang, harusnya undang-undang itu bersifat umum, tidak bersifat, iya, bersifat umum, tidak bersifat apa namanya, pengaturan yang secara teknis ke bawah. Tapi kalau kita melihat di Undang-Undang 22 ini, hampir sebagian pasal-pasal sudah diatur secara teknis ke bawah. Sehingga ini juga alasan kami atau pandangan kami, bahwa undang-undang selain menjawab perkembangan teknologi, juga undang-undang ini

perlu kita atur kembali. Sehingga di dalam pengaturan ini, betul-betul mengatur atau menjawab permasalahan-permasalahan lalu lintas yang hanya bersifat umum dan selanjutnya diatur secara detail ke bawah berdasarkan tata urutan peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya yang terakhir, bahwa barangkali kita sangat sepakat bahwa suatu hukum yang baik tapi tidak kita tegakkan, jauh lebih buruk daripada hal aturan hukum yang tidak baik atau kurang baik, tetapi kita tegakkan. Artinya apa? Menjawab pertanyaan dari Ibu Anggota DPR yang terhormat, bahwa bagaimana dengan kecepatan yang ada di jalan tol? Sebenarnya Kementerian Perhubungan sudah mengeluarkan peraturan menteri PM 11 Tahun 2015 tentang Batasan Kecepatan. Hanya saja pelanggaran-pelanggaran yang kita tegakkan baik di jalan tol, di jalan non tol, itu hanyalah pelanggaran-pelanggaran yang sifatnya bersifat administrasi saja. Karena tadi sudah disampaikan oleh Pak Ketua bahwa kewenangan PPNS ini sangat dibatasi. Saya punya pengalaman menjadi Kepala BPTD di Sultra, ketika kami gencar-gencar melakukan penegakan hukum ODOL, teman-teman samping mengatakan bahwa saya punya kewenangan hanya melakukan penindakan SIM dan STNK atau administrasi. Sehingga ini terjadi juga *confuse* di bawah. Dan ini perlu kita melakukan pengaturan-pengaturan terhadap kewenangan tersebut, sehingga penegakkan ini bisa terjadi.

Di jalan tol sudah diatur di Pasal 3, kalau saya tidak salah, bahwa kecepatan paling rendah untuk jalan tol itu 60 kilometer per jam. Kecepatan maksimumnya adalah 100 kilometer per jam. Sementara kalau kita mulai dari, katakanlah kita masuk dari Tomang masuk ketemu dengan truk, bukan lagi 60 kilometer per jam truk-truk itu yang ODOL itu, kecepatannya hanya ada yang 30, 40, bahkan ini potensi menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kalau aturan ini kita tegakkan, maka kendaraan ini harus dipinggirkan atau ditilang. Dan ini tentu sepakat dengan yang disampaikan Pak Wahyono, bahwa jalan tol ini harusnya ada RAM yang mengatur kendaraan-kendaraan berat, ketika keluar di jalan tol, harus masuk.

Izin, Pak Ketua, Pimpinan, dengan Anggota Dewan yang terhormat, satu lagi bahwa ODOL ini, saya sedikit menyinggung ODOL, bahwa di dalam ketentuan juga kita mengatur adanya terminal barang, tetapi sampai saat ini penanganan terminal barang juga belum masif. Olehnya, saya mengharapkan bahwa pengaturan terminal barang di dalam undang-undang ini juga harus diatur lebih detail, sehingga kita mampu melakukan penanganan logistik, mulai dari jaringan jalan nasional, provinsi, kabupaten. Seperti yang disampaikan Pak Wahyono, barangkali bisa kita memunculkan kembali jalan khusus.

Saya pernah mengatakan, izin, Pak Pimpinan, saya pernah ber-*discuss* dengan teman-teman di Sulawesi Selatan, bahwa, *yes*, kita butuh kereta api di Sulawesi Selatan. Tetapi permasalahan yang kita hadapi adalah permasalahan ODOL, yang dari Pare-pare, dari Palopo, sampai masuk ke Makassar, itu merusak jalan. *Nah*, kenapa kita tidak memikirkan adanya jalan khusus yang kita peruntukkan untuk angkutan barang? Sehingga apa? Ini pun solusi akan menghilangkan adanya *mix traffic* yang ada di jalan-jalan, khususnya untuk

kendaraan penumpang, kendaraan pribadi, kendaraan umum dengan kendaraan barang. Karena kita akui fakta bahwa setiap terjadi kecelakaan antara sepeda motor, roda empat, angkutan umum, dengan truk, pasti menelan korban jiwa. Dan ini perlu menjadi pemikiran kita semua.

Saya pikir kehadiran kami di sini tidak untuk memberikan justifikasi bahwa undang-undang ini keliru atau tidak, tetapi undang-undang ini perlu kita sempurnakan untuk menjawab seluruh tantangan yang, atau fenomena yang terjadi saat ini di bidang lalu lintas angkutan jalan.

Sekian.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M., IPM.):

Izin, Pak Ketua, kalau masih diizinkan, satu lagi ada rekan kami yang menjawab.

KETUA RAPAT:

Boleh Pak, silakan, Pak.

KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M., IPM.):

Ya, silakan, Pak Reinhard.

ANGGOTA DPP IKAALL (REINHARD):

Baik, terima kasih, Pak Ketua Umum.

**Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi V DPR bersama Anggota Komisi V DPR RI,
Yang kami hormati Bapak-Ibu sekalian,**

Mohon izin menyampaikan, saya mulai dari ODOL, Pak. Jadi seperti yang disampaikan oleh Pak Benny tadi, sudah disampaikan, ada kaitannya dengan tarif. Jadi benar, Pak, karena tarif selama ini, tarif angkutan barang kita lepas ke pasar, mekanisme pasar, itu terjadi persaingan, kompetisi yang kalau menurut kami kurang sehat. Karena pemilik kendaraan itu dibebani dengan apa, kewajiban untuk misalnya kendaraannya diperoleh dengan kredit, itu harus membayar kredit dan lain sebagainya. Sementara ada perusahaan lain yang mungkin tidak harus kredit, jadi pada saat ditawarkan untuk mengangkut barang, *nah* di sini terjadi persaingan yang kurang sehat.

Nah, untuk mengatasi itu, caranya salah satu adalah dengan menambah dimensi. Karena tarif sangat murah, tapi perusahaan harus bisa *survive*, bisa

survive untuk dapat mempertahankan usahanya. Selain itu, Pak, terkait ODOL ini, juga ada yang belum kita atur antara lain adalah pengangkutan barang itu, selama ini kontraknya adalah kontrak tonase, Pak. Jadi seperti kita ketahui, mungkin pemilik barang meminta perusahaan angkutan untuk memindahkan sejumlah barang, misalnya 1.000.000 ton dari titik A ke titik B. Yang penting barangnya diangkut 1.000.000 ton sampai ke tempat tujuan dengan biaya sekian. Mau diangkat dengan kendaraan apa, dengan tonase berapa, mereka tidak peduli. *Nah*, seyogyanya hubungan kontrak ini diatur dengan kontrak ritase, berarti pemilik barang harus mengetahui kendaraan apa yang dimiliki oleh pemilik kendaraan, berapa unit nanti dibagi. Jadi kalau tonasenya satu juta, dibagi dengan jumlah berat yang diizinkan oleh kendaraan tersebut, berapa jumlah kendaraannya, dapatlah ritase berapa kali dia pulang pergi. *Nah*, itu seyogyanya kita atur dalam suatu regulasi, Pak. Kalau tidak, saat ini yang penting barang saya dipindahkan dari satu titik ke titik dengan tarif yang kebanyakan ini merupakan apa, ada di pemilik barang. Perusahaan operator tidak berdaya, Pak, karena dia sangat membutuhkan ongkos angkut itu untuk perusahaannya bisa *survive*, itu.

Kemudian ada lagi, Pak, terkait karoseri. Kita ketahui kalau ODOL ini kan kebanyakan kendaraan yang dibangun dengan karoseri, Pak. Kalau kendaraan yang sudah dibangun jadi atau kendaraan lengkap itu, kemungkinan dia *over dimensi*, itu kecil, Pak. Tapi kalau yang dibangun, maksudnya ATPM menjual chasis, menjual chasis, kemudian nanti dibangun baknya oleh perusahaan karoseri. Seperti kita ketahui, perusahaan karoseri itu membangun sebuah karoseri, dia harus membuat rancang bangun, Pak. Rancang bangun baknya yang akan dibangun sesuai tipe kendaraan, sesuai tipe landasan yang didapat dari ATPM, dari APM. *Nah*, rancang bangun itu diteliti oleh kita di Kementerian Perhubungan dan keluarlah SK Rancang Bangun oleh, ditandatangani oleh pimpinan kita, oleh Pak Dirjen.

Nah, tidak semua karoseri itu mendapatkan rancang bangun untuk tipe tertentu, Pak. *Nah*, yang mengetahui ini adalah APM. Seyogyanya APM mengetahui, kalau di daerah A tidak memiliki perusahaan karoseri yang berizin rancang bangunnya untuk tipe tersebut, seharusnya dia tidak menjual landasan di sana, Pak, harus menjual kendaraan lengkap. *Nah*, contoh di Sulawesi, Pak, jadi di Sulawesi, perusahaan karoserinya tidak ada, Pak, tidak memiliki rancang bangun untuk tipe chasis seperti itu. *Nah*, tetapi yang dijual adalah chasis. Sehingga secara otomatis, mengarahkan untuk dibuat di bengkel-bengkel yang tidak memiliki izin karoseri atau SK Rancang Bangun. Berarti sama saja tidak ada gambarnya, tidak ada perhitungannya, berarti potensi untuk menjadi ODOL itu besar, Pak.

Jadi seperti yang disampaikan Bapak tadi, Pak Suryadi, di industrinya juga sudah ada masalah, Pak. Di sektor industrinya, industri kendaraan bermotor tadi, karena karoseri kan termasuk di bagian itu, Pak, memproduksi bak muatannya. Itu, Pak, terkait ODOL, Pak.

Kemudian di sanksi pidana kita, Pak. Sanksi pidana kita juga, kita tahu kalau terkait *over dimensi* ini kan ada di Pasal 277, Pak. Pasal 277, dan itu

dianggap suatu kejahatan. Namun di situ kalau menurut kami perlu ada tambahan klausul, selain ancaman denda-denda kurungan atau denda uang, perlu ada tambahan kalimat bahwa “dengan kewajiban untuk mengembalikan kendaraan ke posisi, ke kondisi semula”. Kenapa demikian, Pak? Saya waktu di daerah saya pernah berhadapan bukan ODOL, Pak, tetapi becak motor. Becak motor itu juga kendaraan yang dimodifikasi, Pak, kendaraan roda dua yang dimodifikasi. Kita sudah operasi, kita sudah mengeluarkan energi untuk mengoperasi, menangkap. Pada saat kita ditangkap, di situ, dibawa ke pengadilan kan sesuai undang-undang kan hanya denda, Pak atau kurungan. Tapi kita minta, kalau bisa kereta sampingnya ditanggalkan, Pak, dicopot. Namun kalau dari pihak pengadilan mengatakan, tidak bisa, karena selagi tidak tertulis di undang-undang, hakim tidak akan memutuskan vonis yang tidak ada aturannya, Pak. Ya, jadi kita tidak bisa mengeksekusi, kalau kita paksa menanggalkan kereta samping, kita berarti merampas barang orang lain, Pak, *gitu*, Pak. Kita merampas barang orang lain. Jadi perlu ada aturan tambahan terkait modifikasi tadi, kewajiban pemiliknya untuk mengembalikan kendaraan ke kondisi semula. Kalau memang mereka sudah melakukan melakukan modifikasi tadi yang tidak sesuai, ya, Pak.

Kemudian terkait ini Pak, kewenangan PPNS. Tadi Pak Ketua Umum sudah menyampaikan, PPNS kami sangat keterbatasan kewenangannya, Pak. Salah satu yang menjadi keterbatasan adalah di dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 itu tidak ada pasal yang menyatakan bahwa PPNS kami bisa menyita kendaraan bermotor, Pak. Kalau kita lihat di Undang-Undang 14 Tahun '92, itu kewenangan itu masih ada di PPNS. *Nah*, kami hanya dibenarkan untuk menyita izin, perizinan, dan buku uji, tanda lulus uji.

Terkait perizinan, Pak, kita ketahui sekarang banyak angkutan umum plat hitam. Itu tidak berizin sama sekali, Pak. Jangankan kendaraannya, perusahaannya pun tidak berizin, Pak. Lalu kalau perusahaan itu beroperasi di, di masyarakat, apa yang dapat dilakukan oleh PPNS? Tidak ada sesuatu pun yang dapat kami lakukan, Pak. Karena kami tidak bisa menyita perizinannya, orang *enggak* ada, kendaraannya juga tidak ada buku KIR-nya. Tetapi masyarakat tahu itu adalah urusan Perhubungan, Perhubungan. Apakah itu di kementerian maupun di pemda, Dinas Perhubungan, itu adalah urusan Perhubungan. Sebagian masyarakat mungkin melapor ke pihak terkait lainnya. Pihak terkait lainnya menyatakan, “itu urusan perhubungan”, tapi kami tidak bisa melakukan, karena kami tidak memiliki kewenangan untuk menyita kendaraannya. Padahal, kita ketahui barang, sesuatu yang digunakan untuk melakukan tindak pidana, seyogyanya bisa dijadikan barang bukti, Pak. Karena kami harus menghadirkan barang bukti di pengadilan. Kalau tidak ada barang bukti, tidak bisa berjalan peradilan. Di jembatan timbang, Pak, apabila kendaraan itu, kita tahu di angkutan barang tidak ada izin penyelenggaraan angkutan, Pak, kecuali barang khusus. Barang khusus memang ada izin penyelenggaraan angkutan. Tetapi kalau bak muatan terbuka dan lain sebagainya, itu tidak ada izin penyelenggaraan angkutan. Satu-satunya dokumen yang bisa kami sita adalah buku tanda lulus uji. Tetapi kalau buku tanda lulus ujinya mati, kadaluarsa, atau tidak ada sama sekali, Pak, ya kita

nggak bisa berbuat apa-apa. Pelanggaran tetap berulang, pelanggaran tetap berulang.

Jadi kami mohon, ke, PPNS, selain tadi yang disampaikan Pak Ketum, mungkin ada perlu revisi dalam klausulnya, perlu diberikan kewenangan lebih, dalam hal bisa menyita kendaraan bermotornya, Pak. Kalau kami tidak diberikan kewenangan menyita surat-surat yang lainnya, Pak, cukuplah kendaraan bermotornya, *gitu*, Pak, cukuplah kendaraan bermotornya, sehingga kami bisa bergerak lebih lebih, lebih apa, lebih leluasa, dan dapat bermanfaat.

Kemudian, Pak, terkait pengemudi, Pak. *Nah*, pengemudi, kalau kita lihat di undang-undang kita yang lama ini, pengaturan terkait pengemudi, kalau menurut kami, masih sangat kurang, Pak. Memang ada aturan terkait untuk mendapatkan SIM, tapi kalau menurut kami, masih perlu aturan lagi mengenai pendidikan dan pelatihan formalnya, Pak. Kita ketahui, kalau di sektor di moda transportasi lain, seorang pilot untuk menjadi pilot, mungkin Bapak tahu bahwa harus melewati sekolah pendidikan, *gitu* ya Pak, menjadi nahkoda demikian juga, menjadi masinis pun juga begitu, Pak. Tapi apa yang kita ketahui di angkutan umum dan angkutan barang? Pengemudi kita itu pengemudi yang sebagian besarnya otodidak, Pak. Jadi itu satu, Pak.

Yang kedua, pengemudi juga harus dilindungi, seperti jam kerjanya. Tadi ada pendapat mengatakan, kalau pengemudi mungkin perlu dikasih tegas *gitu*, Pak. Tapi kalau menurut kami, bukan hanya pengemudinya, pengusaha yang mempekerjakan pengemudi, perlu diatur yang tegas, *kenapa?* Kalau mereka tidak mengatur jam kerja, karena kami ketahui, ada itu pengemudi angkutan pariwisata, Pak, setelah mengantar tamunya ke suatu daerah, pulang, itu kadang-kadang disuruh membawa lagi penumpang yang lain ke tempat lain. Apakah tidak berbahaya, Pak? Berarti memang perlu diatur. Bahkan di tempat-tempat tujuan objek-objek wisata juga perlu diatur bahwa objek wisata, hotel dan lain sebagainya itu, harus menyediakan tempat istirahat bagi para pengemudi angkutan umum kita. Kalau kita lihat pilot, tempat beristirahat di mana Pak? Wah sangat bagus sekali. Ya di *lounge*, begitu juga dengan nahkoda, Pak. Masinis, masinis sekarang dia punya tempat beristirahat yang sangat humanis dan representative, Pak. Pengemudi kita istirahatnya di mana, Pak? Di bagasi bus, Pak, di kolong bus, di bagasi bus. Memang bisa istirahat, tapi kualitas istirahatnya sudah berbeda, Pak. Kalau kita ngecas HP, mungkin baterainya cuma terisi sebagian, Pak. *Nah*, jadi perlu kita pikirkan bahwa di tempat-tempat wisata, objek-objek yang dikunjungi, juga harus, harus *care* terhadap pengemudi kita, *gitu*, Pak. Sehingga pengemudi kita sehat dan kuat.

Jadi di sini ada pesan bahwa termasuk ODOL, Pak, termasuk ODOL, kalau kita lihat di undang-undang kita ini, Pak, sanksi pidana yang diatur dari pasal, saya lupa, dari sampai Pasal 313 itu, Pak, itu sebagian besar ditujukan kepada pengemudi, Pak. Jadi kita selama ini uber-uberan hanya dengan pengemudi. Kita kejar-kejaran dengan pengemudi. Memang ada klausul di belakangnya bahwa kalau melibatkan korporasi bisa dikenakan sanksi. Tapi

kalau menurut kami, perlu di setiap pasal itu dibunyikan bahwa, "pemilik kendaraan, pengoperasi kendaraan, pemilik barang itu dikenakan sanksi", juga, Pak. Sehingga bertanggung jawab. Karena pengemudi ini, kalau, saat ini, bukan profesi pilih, pilihan, atau cita-cita jadi pengemudi itu tidak, Pak. Jadi profesi pengemudi itu kebanyakan ya karena memang itulah, pilihan terakhir. Kalau kita kalau kita tanyakan kepada pengemudi-pengemudi kita yang ada yang saat ini, Pak.

Kemudian yang terakhir, Pak, terakhir, kalau kita lihat sanksi sanksi-sanksi kita di Undang-Undang LLAJ ini kan kebanyakan sanksi pidana, Pak. Sanksi pidana seperti yang kita ketahui adalah sanksi pidananya kan harus melalui proses peradilan, *courtesy*, selama sampai ke proses pengadilan, pelanggaran tetap berjalan, ya, Pak, pelanggaran tetap berjalan. *Nah*, kami memikirkan, mungkin ada pasal-pasal sanksi itu yang bisa dirubah menjadi sanksi administrasi saja, Pak. Jadi, tapi kalau bersifat kejahatan memang pantas dan layak menjadi sanksi pidana, Pak, ancaman pidana. Tetapi kalau pelanggaran, mungkin bisa dikonversi menjadi sanksi administrasi. Sehingga bisa dieksekusi langsung oleh eksekutif tanpa melalui proses pengadilan.

Nah, eksekusinya cepat, bisa diakumulasikan ya kan, kemudian efek jeranya terasa, Pak, karena nilainya bisa sangat besar, *gitu*, Pak. *Nah*, tapi bukan berarti semuanya menjadi sanksi administratif. Sanksi administratif pun kalau berulang atau tidak diselesaikan, bisa menjadi sanksi pidana, Pak, kira-kira *gitu*, Pak. Jadi supaya nanti pelanggaran-pelanggaran lalu lintas ini bisa dapat berefek jera, karena kita tahu, selama ini tidak, kurang efek jeranya.

Dan juga mendukung program ETLA dari Kepolisian, Pak. Karena program ETLA itu kan *capture* kamera, *capture* kamera, ya kan. Jadi kalau harus itu melalui ke proses pengadilan, kalau menurut kami itu akan lama sekali. Tetapi kalau sanksi administratif, mungkin lebih cepat dan lebih ini. Ini mendukung juga program-program itu, Pak, kalau menurut kami, demikian, Pak.

Mungkin itu yang dapat saya sampaikan, terima kasih atas kesempatan yang diberikan.

KETUA UMUM DPP IKAALL (Dr. Ir. HARIS MUHAMMADUN, ATD., M.M., IPM.):

Terima kasih, rekan-rekan.

Mohon izin Pak Ketua Komisi dan Bapak Anggota, Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,

Rasanya memang kami masih sangat perlu memberikan satu pendetailan, Pak, sehingga nanti kami akan kirimkan kembali hal-hal yang memang tidak bisa kami jawab sekaligus, tapi lagi-lagi ini adalah menjadi kewajiban kami dalam satu organisasi ini untuk memberikan sumbangsih agar supaya pengaturan revisi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

nanti bisa berjalan dengan optimal dan bisa mengatur dan meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang kita harapkan.

Terima kasih, Pak Ketua

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Haris, saya kira,

Bapak-Ibu yang saya hormati,

Saya kira demikianlah rangkaian acara rapat dengar pendapat umum pada hari ini. Dan tentu kami atas nama Pimpinan dan Anggota Komisi V, mengucapkan terima kasih kepada DPP Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas yang telah memberikan informasi masukan kepada kami untuk memperkaya kita dalam membahas revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Saya kira jika tidak ada hal lagi yang akan dibicarakan, kami ucapkan terima kasih. Dan semoga diskusi kita pada siang hari ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Wabilahi taufik wal hidayah,

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**(KETOK PALU 3 KALI)
(RAPAT DITUTUP PUKUL 15.20 WIB)**

JAKARTA, 27 September 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002