



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

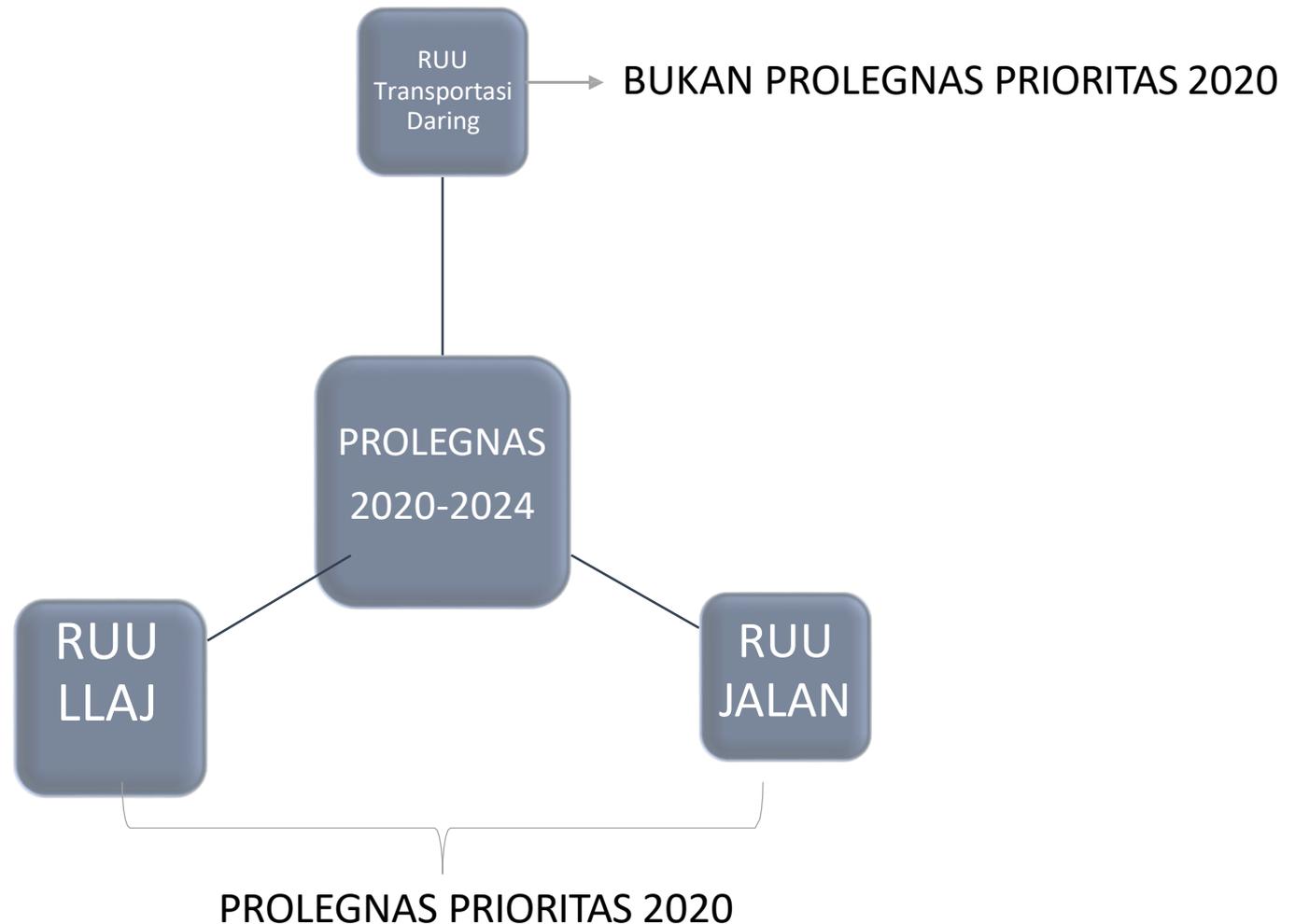
Evaluasi UU Jalan dan LLAJ

DR. Mailinda Eka Yuniza, SH.,LL.M



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

PROLEGNAS 2020-2024





UU 38 2004

- **Secara umum tujuan pengaturan ttg jalan adalah untuk mengatur tentang penyelenggaraan jalan sebagai prasarana transportasi untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan peran penting mendukung ekonomi sosial budaya, pemerataan pembangunan dan memperkokok kesatuan nasional**
- **Penyelenggaraan jalan terdiri dari: pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan.**
- **Jalan dibedakan menjadi : jalan umum dan jalan khusus (Ps 6). Namun dalam Ps 4 terkait penyelenggaraan, jalan dikelompokkan menjadi: jalan umum, Jalan tol dan jalan khusus.**



UU 38/2004

- **UU 38/2004 lebih banyak mengatur tentang jalan umum dan jalan tol**
- **Terkait jalan tol banyak dibicarakan tentang pengusahaan, yang mana dapat dilakukan oleh pemerintah dan/atau badan usaha yg memenuhi persyaratan**
- **Istilah pengusahaan sendiri tidak ditemukan di ketentuan umum. Baru ditemukan batang tubuh.**
- **Disebutkan pula bahwa tarif tol ditentukan berdasarkan kemampuan bayar pengguna, keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi**



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

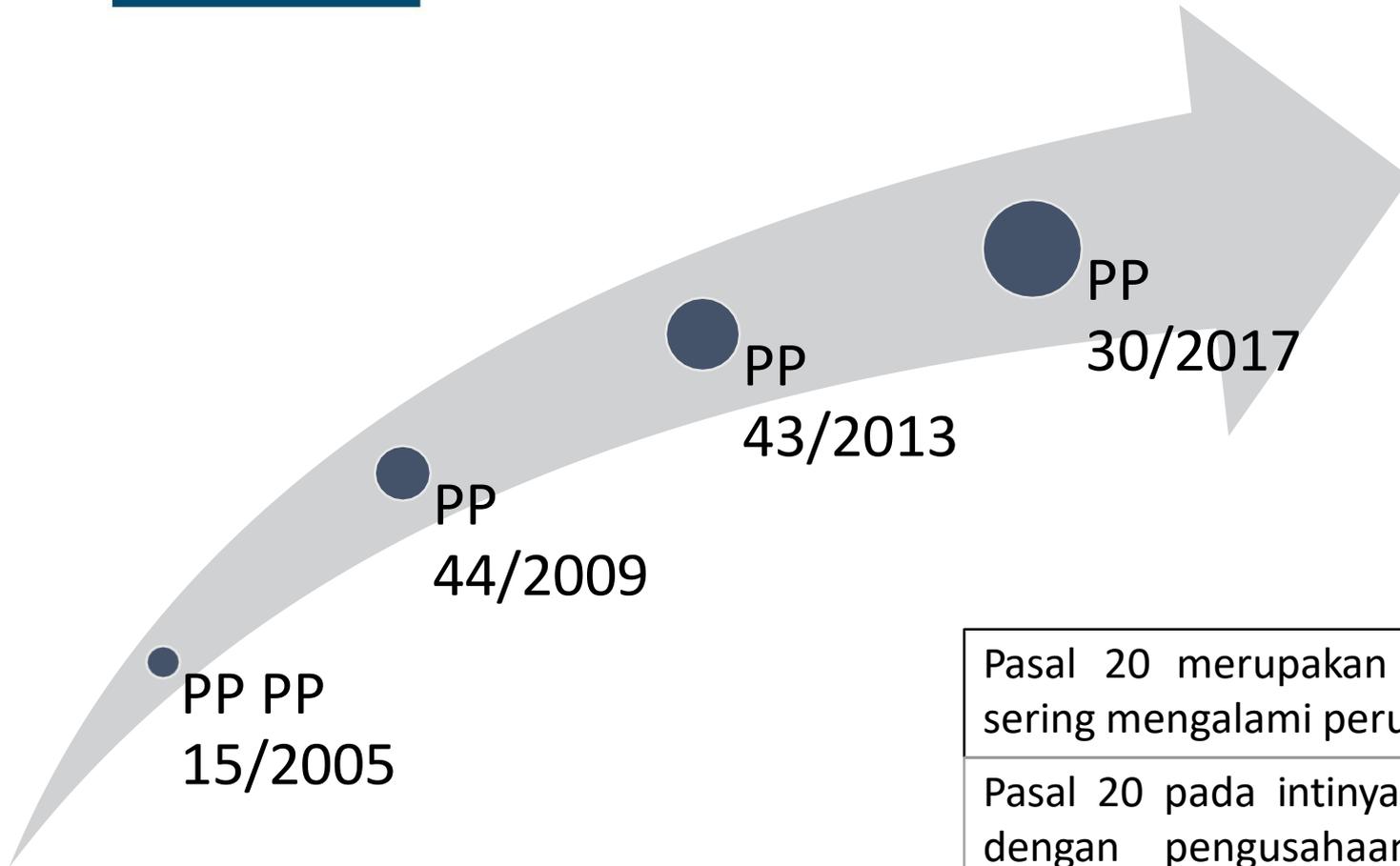
Peraturan Pelaksana Undang- Undang 38/2004 tentang Jalan

REGULASI	PASAL
Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan	Pasal 6(4), 7 , 8 , 9 10 (4), 11, 15, 16, 22, 28, 30, 35, 41, dan 62.
Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana telah beberapa kali diubah dengan PP No. 44 Tahun 2009, PP No. 43 Tahun 2013 dan terakhir dengan PP 30 Tahun 2017	Pasal 43(4), 44(4), 45(7), 46(3), 47(4), 48(5), 49(2), 50(9), 51(4), 52(4), 53(6), dan 57(2).



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Perkembangan PP 15 Tahun 2005



Pasal 20 merupakan pasal yang paling sering mengalami perubahan

Pasal 20 pada intinya membahas terkait dengan perusahaan jalan tol oleh BUMN

Ketentuan Pasal 38 ayat (1) dan ayat (3) diubah dan diantara ayat (1) dan ayat (2) disisipkan 1 (satu) ayat, yakni ayat (1a), sehingga Pasal 38 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 38

- (1) Jalan tol diperuntukkan bagi pengguna yang menggunakan kendaraan bermotor roda empat atau lebih.
- (1a) Pada jalan tol dapat dilengkapi dengan jalur jalan tol khusus bagi kendaraan bermotor roda dua yang secara fisik terpisah dari jalur jalan tol yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda empat atau lebih.
- (2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan berdasarkan jenis angkutan dan tonasenya.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (1a) ditetapkan oleh Menteri.

2. Ketentuan Pasal 20 ayat (2) diubah dan ditambahkan 4 (empat) ayat yakni ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6), sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 20

- (1) Pengusahaan jalan tol oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 terutama diperuntukkan untuk ruas jalan tol yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial.
- (2) Pelaksanaan pengusahaan jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, dan pelaksanaan konstruksi jalan tol oleh Pemerintah yang selanjutnya pengoperasian dan pemeliharaan dilakukan oleh Badan Usaha.
- (3) Dalam hal pendanaan Pemerintah untuk pengusahaan jalan tol terbatas, dalam rangka percepatan pembangunan wilayah, Pemerintah dapat menugaskan badan usaha milik negara untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol.
- (4) Badan usaha milik negara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) merupakan badan usaha milik negara yang seluruh modalnya dimiliki oleh negara.
- (5) Badan usaha milik negara sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat bekerja sama dengan badan usaha lain.
- (6) Penugasan kepada badan usaha milik negara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan dengan Peraturan Presiden.

Di antara Pasal 22 dan Pasal 23 disisipkan 1 (satu) Pasal, yakni Pasal 22A sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 22A

Pemilihan Badan Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) dan Pasal 21 dilakukan melalui pelelangan.

Ketentuan ayat (3) Pasal 20 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

- (3) Dalam hal pendanaan Pemerintah untuk pengusahaan jalan tol terbatas, dalam rangka percepatan pembangunan wilayah, terhadap jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dapat menugaskan badan usaha milik negara untuk:
 - a. melaksanakan seluruh pengusahaan jalan tol sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1); atau
 - b. meneruskan pengusahaan jalan tol yang belum diselesaikan oleh Pemerintah, termasuk pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol.



Tarif Harga Tol

Pasal 48 (3) UU Jalan: Evaluasi dan penyesuaian tarif tol dilakukan setiap 2 (dua) tahun sekali berdasarkan pengaruh laju inflasi.

Kenaikan tarif tol memang dapat dilakukan setiap dua tahun. Namun, hal itu tidak hanya didasarkan pada laju inflasi, tapi juga dari hasil evaluasi atas pemenuhan SPM dan sebagainya

Salah satu komponen SPM yang perlu diperhatikan ialah terkait dengan kemacetan. Selain itu, kenaikan tarif tol menurut UU ini lebih cepat dengan rumusan yang juga lebih tinggi dibandingkan UU sebelumnya (UU 13/1980)



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Intervensi Pusat

Jalan nasional hanya memiliki panjang sekira 38.500 km.

Jalan non-nasional, yakni jalan kabupaten, kota, dan provinsi memiliki panjang 400 Kilometer

Sementara, anggaran pemeliharaan jalan di daerah paling tinggi 40%

Perlu ada celah agar pemerintah pusat dapat membiayai perbaikan jalan di kota, kabupaten, dan Provinsi



- **Perubahan PP 15/2005 pertama kali diperuntukkan untuk memberikan ruas roda 2 di dalam Tol. Sedangkan, perubahan-perubahan selanjutnya ialah berfokus pada penugasan BUMN pada pengusahaan jalan tol terbatas, dalam rangka percepatan pembangunan wilayah, terhadap jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial. BUMN kini memiliki kewenangan termasuk dalam hal meneruskan pengusahaan jalan tol yang belum diselesaikan oleh Pemerintah, termasuk pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol.**

- **Perlu adanya mekanisme penetapan kenaikan harga tol yang tepat, selain memperhatikan inflasi perlu juga memperhatikan aspek lain seperti kemacetan. Sehingga usulan kenaikan tarif dari pemerintah tidak akan serta merta dikabulkan mengingat kemacetan harus diselesaikan sebelum tarif naik.**
- **Perlu adanya kesempatan bagi Pemerintah Pusat untuk intervensi pada jalan non-nasional, hal ini bertujuan agar jalan non-nasional yang notabenenya lebih panjang dari jalan nasional dapat menjadi lebih baik.**
- **Selain itu perlu juga dilihat terkait kompensasi kpd pemerintah jika pengadaan tanah dlm pembangunan jalan tol menggunakan dana APBN**



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Peraturan Pelaksana Undang- Undang 22/2009 tentang LLAJ

REGULASI	PASAL
Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekrutasi, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas	Pasal 93, 101, 120(3), 133(5), dan 136 (3)
Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 13(5)
Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan	Pasal 137(5), 150, 172, 185(2), 193(5), 198(3), 242(3), dan 244(2)
Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 26/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	Pasal 157
Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda	Pasal 165(4)

REGULASI**PASAL**

Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 18, 20(3), 21(5), 25(2), 42, 43(4), dan 46(2)

Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Pasal 19(5)

Peraturan Pemerintah No.62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi

Pasal 205,dan 207

Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi

Pasal 255

Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Pasal 48(4), 50(4), 51(6), 56, 57(4), 59(6), 60(6), 61(4), dan 76(5)



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Problematika eksisting UULLAJ

UU LLAJ belum dapat mengakomodir dan menyelesaikan masalah kemacetan

UU LLAJ belum mengatur kendaraan roda 2 (dua) dan roda 3 (tiga) sebagai salah satu moda transportasi umum baik yang konvensional maupun dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (ojek *online*)

bermotor umum tidak dalam trayek

Peraturan mengenai dan prosedurnya belum efektif sehingga harus diinjeksi kembali

Tidak ada pasar bagi transportasi ramah lingkungan, terutama mengenai mobil listrik



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

UU LLAJ belum dapat mengakomodir dan menyelesaikan masalah kemacetan

Salah satu tujuan UU lalu lintas dan angkutan jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang lancar dan terpadu antar moda kendaraan sehingga bisa mendorong kegiatan perekonomian



seharusnya setelah pengaturan UU LLAJ kemacetan di jalan bisa diselesaikan atau setidaknya tidaknya dapat dikurangi



Pada prakteknya kemacetan justru menjadi masalah terpenting yang melanda dunia transportasi Indonesia

Kemacetan banyak terjadi di Pulau Jawa, pulau dengan penduduk terbanyak di Indonesia

Rata-rata, tiap satu kilometer jalan di Pulau Jawa melayani lebih dari 500 kendaraan bermotor

Kepadatan kendaraan bermotor paling parah terdapat di Provinsi DKI Jakarta, dimana tiap satu kilometer jalan melayani 2,1 ribu kendaraan bermotor

Pemerintah dinilai belum mampu mengatasi dan mengurai kemacetan. Transportasi massal adalah solusi utama pengurai kemacetan



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

kendaraan roda 2 (dua) dan roda 3 (tiga) sebagai salah satu moda transportasi belum diakomodasi dalam UU LLAJ

Pasal 1 jo. Pasal 151: kendaraan yang bisa digunakan untuk angkutan orang umum hanya kendaraan roda 4. Belum ada ketentuan tentang ojek baik konvensional maupun *online*.

Komentar Akademis: legalisasi ojek online memang penting tidak hanya untuk pengemudi, namun keselamatan penumpang. Banyak ojek online yang menggunakan motor tidak laik, dsb.

Asosiasi Driver Online: legalisasi ojek sebagai angkutan umum untuk mengakomodasi ojek online dengan memperhatikan tahun kendaraan, kondisi kendaraan (melalui kartu wajib servis berkala), dan kelengkapan kendaraan.



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Input dari Asosiasi Driver Online [ADO]

Pasal 77 ayat UU LLAJ jo. Pasal 82 UULLAJ memisahkan antara SIM A kendaraan pribadi dan kendaraan umum. SIM A Umum harus berusia min. 20 tahun, min. 1 tahun memegang SIM A biasa, dan mengikuti tes kompetensi khusus

SARAN ADO: menghilangkan ketentuan SIM A Umum untuk operasi kendaraan umum dan mengganti dengan ketentuan bahwa pemegang SIM A selama satu tahun otomatis bisa mengoperasikan kendaraan umum

KOMENTAR AKADEMIS: dalam beberapa yurisdiksi lain, untuk pengemudi taksi/sopir pribadi (*private hire*) dsb tidak mempunyai SIM berbeda, namun mereka mendapatkan lisensi dari Pemda setempat. Contoh:

- **New York City:** pengemudi taksi/sopir pribadi harus mempunyai lisensi dari Pemkot. Pengemudi untuk perusahaan *ride share* seperti Uber dan Lyft diharuskan mendapatkan lisensi ini.
- **London:** semua pengemudi taksi harus lulus tes kesehatan, tes karakter, dan tes pengetahuan daerah untuk dapat lisensi.



Pengaturan mengenai keberadaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek belum diatur

Pasal 151 jo. Pasal 1 UU LLAJ → Pelayanan angkutan orang tidak dalam trayek harus diselenggarakan oleh Perusahaan Angkutan Umum yang memiliki izin

ADO: penyelenggara bukan driver tapi perusahaan aplikasi (Grab, Go-Jek, Uber, dsb)

Komentar Akademis: penyelenggara angkutan umum memang seharusnya Perusahaan Aplikasi karena mereka menyediakan platform untuk menghubungkan driver dengan customer.

Dalam putusan European Court of Justice (Case C-434/15), Uber dikategorikan sebagai perusahaan jasa transportasi – bukan perusahaan jasa informasi seperti yang di klaim oleh Uber - karena menghubungkan driver dengan orang yang ingin melakukan perjalanan, sehingga harus diklasifikasikan sebagai “jasa dalam bidang transportasi”



Pasal 73 UU LLAJ: kewajiban registrasi Kendaraan bermotor umum oleh Perusahaan Angkutan Umum.

ADO: penambahan plat kuning untuk transportasi online terlalu berat, karena kendaraan yang digunakan milik pribadi/bukan milik perusahaan dan tidak selalu digunakan untuk mengangkut penumpang. Sehingga identifikasi dalam bentuk stiker saja.

Komentar Akademis: di yurisdiksi seperti New York City, angkutan umum taksi di NYC dibagi menjadi taksi kuning dan taksi *private hire*. Perusahaan transportasi online seperti Uber tetap harus mengikuti syarat-syarat kendaraan untuk taksi *private hire*, seperti jenis mobil, tahun mobil, kondisi mobil, emisi, asuransi, dsb.

Sumber: <https://www.uber.com/id-US/drive/new-york/get-started/vehicle-requirements/>

Ringkasan Problematika Angkutan Online



SIM Pribadi dan
Umum

Roda 2 sebagai Angkutan
Umum belum diatur

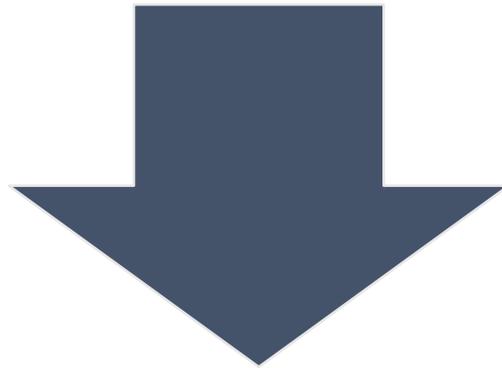
Registrasi Kendaraan
Umum

Legalisasi Angkutan
Online



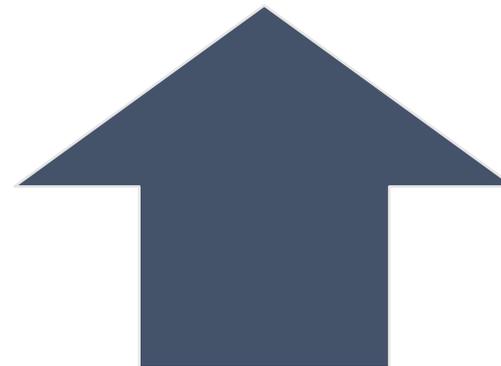
UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Kontroversi Revisi UU LLAJ tentang Angkutan Daring



Angkutan Online
perlu diatur
melalui Revisi UU
LLAJ

Tidak perlu revisi UU
LLAJ hanya untuk
mengatur Angkutan
Online



Revisi UU LLAJ untuk Angkutan Online (Pro)



UU LLAJ ternyata tidak dapat mengakomodasi perkembangan *online*

Kendaraan roda dua sebagai salah satu moda transportasi umum belum diatur

Beroperasi tanpa SPM yang jelas

Revisi UU LLAJ untuk Angkutan Online (Kontra)



UNIVERSITAS GADJAH MADA

Mengoptimalkan layanan moda transportasi public
terlebih dahulu

Sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor 32 Tahun 2016 yang kemudian disempurnakan
kembali melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor
26 Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Nomor 108
Tahun 2017

Jasa Angkutan Umum Online menurut Korlantas POLRI (1)



Perkembangan saat ini di mana penyedia jasa angkutan umum ada yang dilakukan perseorangan khususnya pada angkutan berbasis aplikasi. Hal inilah yang perlu disosialisasikan kepada masyarakat dengan kepada perusahaan jasa aplikasi supaya angkutan yang dioperasikan melalui aplikasinya harus berbadan hukum. Pemerintah juga telah membuat regulasi dalam bentuk peraturan menteri dalam mengatur angkutan umum berbasis aplikasi



Menyebutkan Bahwa Penyediaan Jasa Angkutan Umum Dilaksanakan Oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Dan/Atau Badan Hukum Lain Sesuai Dengan Ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Karena hal ini **berkaitan dengan keselamatan** yang wajib mentaati standar-standar safety yang telah ditentukan. Ketentuan itu tertuang dalam Pasal 141 UU No. 22 Tahun 2009

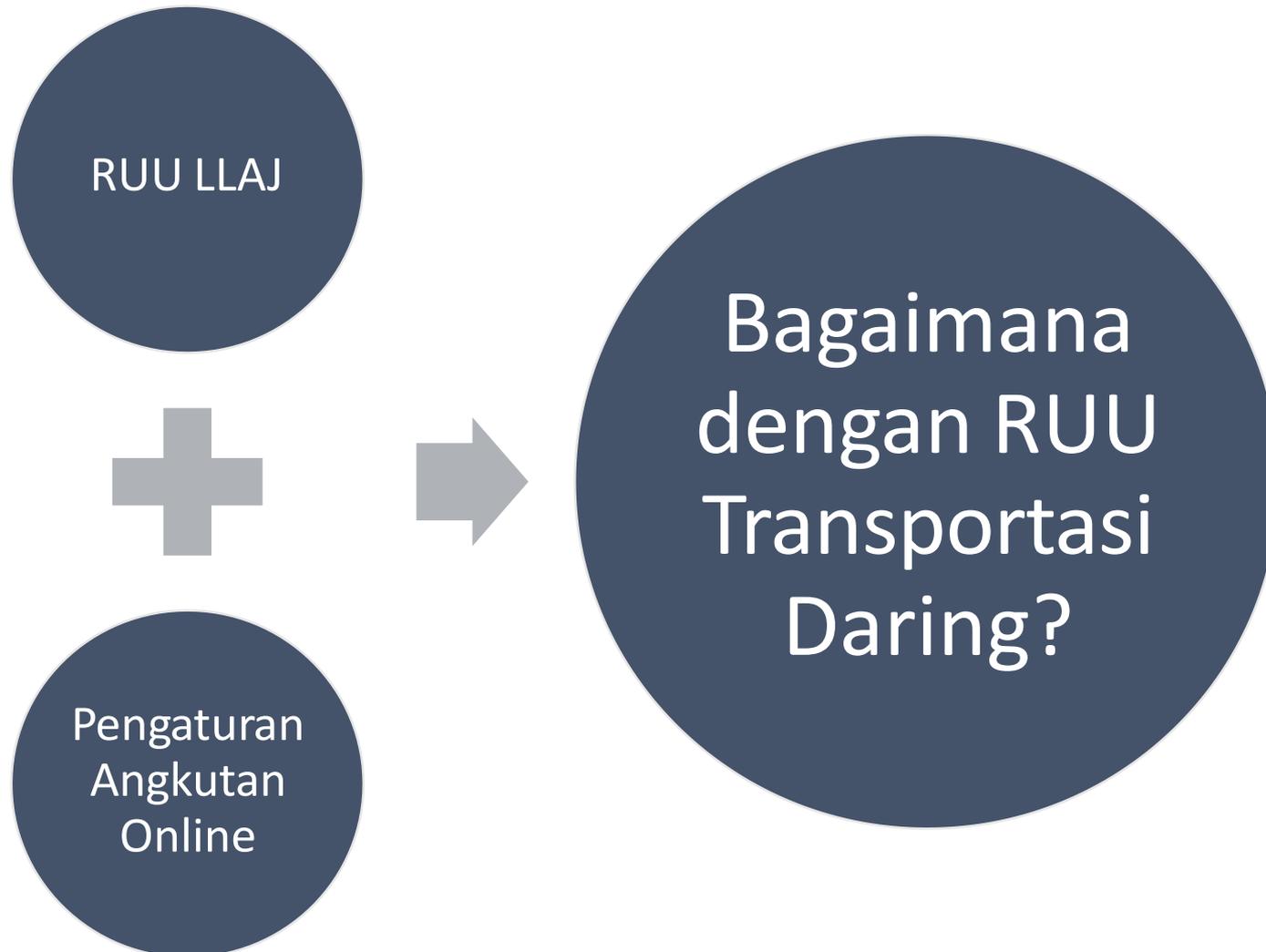


Korlantas POLRI (3)





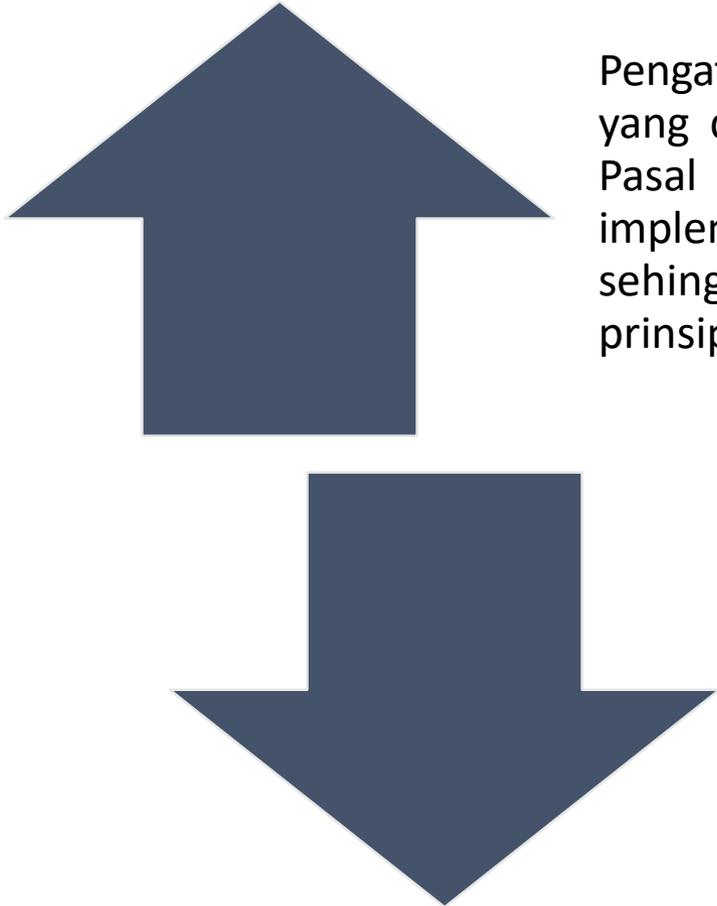
Urgensi Revisi UU LLAJ





UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Dana Preservasi



Pengaturan mengenai dana preservasi jalan yang diatur dalam Pasal 29 sampai dengan Pasal 32 UU LLAJ, sampai dengan saat ini implementasinya dirasa belum efektif, sehingga harus disinkronkan kembali dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan negara

Penggunaan dana preservasi jalan yang efektif sangat krusial, mengingat bahwa sekitar 178 ribu kilometer jalan di Indonesia kondisinya rusak dan rusak berat dari total 537,8 ribu kilometer jalan di Indonesia, atau dengan kata lain, sepertiga jalan di Indonesia dalam kondisi rusak



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

Transportasi Ramah Lingkungan

Pada tahun 2017, Presiden Joko Widodo mengemukakan bahwa mulai tahun 2040, Indonesia akan berhenti memproduksi mobil berbahan bakar minyak



Pemerintah seyogianya mulai mendukung dan menggiatkan pengembangan industri mobil listrik dan industri transportasi ramah lingkungan.



Meskipun sudah diatur dalam Perpres dan Permen, akan lebih baik jika diatur dalam Undang-Undang



Kesimpulan

- **UU Jalan dan LLAJ pada dasarnya perlu direvisi karena sudah tidak sesuai dengan perkembangan zaman. Namun, hanya beberapa bagian saja yang perlu direvisi. Sebagai contoh: Intervensi Pemerintah terhadap jalan non-nasional, legalisasi angkutan umum selain roda 4, Pengelolaan dana preservasi, Transportasi Ramah Lingkungan, dan harmonisasi dengan RUU Transportasi Daring.**



UNIVERSITAS
GADJAH MADA

TERIMA KASIH