



**NASKAH AKADEMIK
RANCANGAN UNDANG-UNDANG
NOMOR...TAHUN...
TENTANG PERUBAHAN KEDUA ATAS
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**PUSAT PERANCANGAN UNDANG-UNDANG
BADAN KEAHLIAN SEKRETARIAT JENDRAL DPR RI
*(Bridging the Research to the Role and Functions of Parliament
EVIDENCE-BASED LEGISLATIVE POLICY MAKING)*
TAHUN 2022**

**SUSUNAN TIM KERJA PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK DAN
RANCANGAN UNDANG-UNDANG TENTANG PERUBAHAN KEDUA
ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

- Pengarah : Dr. Inosentius Samsul, S.H, M.Hum.
(Kepala Badan Keahlian BK DPR RI)
- Penanggung jawab: Dr. Lidya Suryani Widayati SH., MH.
(Kepala Pusat Perancangan Undang-Undang)
- Ketua : Zaqiu Rahman, S.H., M.H.
(Perancang PUU Madya BK DPR RI)
- Wakil Ketua : Akhmad Aulawi, S.H., M.H.
(Perancang PUU Madya BK DPR RI)
- Sekretaris : Sutriyanti, S.H., M.H.
(Perancang PUU Pertama BK DPR RI)
- Anggota : 1. Sulasi Rongiyati, S.H., M.H.
(Peneliti Madya BK DPR RI)
2. Eka Budiyanti, S.Si., M.S.E.
(Peneliti Madya BK DPR RI)
3. Olsen Peranto, S.H.
(Perancang PUU Pertama BK DPR RI)
4. Noor Ridha Widiyani, S.H.
(Perancang PUU Pertama BK DPR RI)
5. Aryani Sinduningrum, S.H.
(Perancang PUU BK DPR RI)
6. Ir. Muhammad Hasbi Azis, M.Si.
(Tenaga Ahli Komisi V)
7. Adi Setiawan, S.H., M. Ec. Dev.
(Tenaga Ahli Komisi V)

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan ke hadirat Allah SWT, karena berkat karunia dan rahmat-Nya kami dapat menyelesaikan Naskah Akademik dan Draf Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Badan Keahlian DPR RI sebagai badan baru yang mempunyai tugas dan fungsi dukungan keahlian kepada DPR RI sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 Tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD sebagaimana terakhir telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2019 tentang Perubahan Ketiga Atas MPR, DPR, DPD, dan DPRD, Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2020 tentang Sekretariat Jenderal DPR RI, Peraturan DPR RI Nomor 1 Tahun 2014 tentang Tata Tertib sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan DPR RI Nomor 2 Tahun 2018, dan Peraturan Pimpinan DPR RI Nomor 1 Tahun 2015 Tentang Pelaksanaan Tugas Dukungan Keahlian Badan Keahlian DPR.

Dalam hal legislasi, Badan Keahlian DPR RI memberikan dukungan keahlian kepada Alat Kelengkapan dan Anggota DPR RI di antaranya dengan membantu penyiapan Program Legislasi Nasional Prioritas Tahunan, penyiapan dan penyusunan Naskah Akademik dan Draf RUU sesuai dengan standar penyusunan RUU sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan serta dukungan keahlian dalam proses pembahasan RUU.

Penyusunan Naskah Akademik dan Draf Rancangan Undang-Undang ini merupakan usul inisiatif Komisi V DPR RI dalam daftar Program Legislasi Nasional 2020-2024, yang selanjutnya ditugaskan kepada Badan Keahlian DPR RI untuk disusun naskah akademik dan draf RUU-nya. Penyusunan Naskah Akademik dan Draf RUU ini dilakukan untuk memberikan penyesuaian dan penyempurnaan atas dinamika penyelenggaraan LLAJ serta kebutuhan hukum yang

berkembang di masyarakat serta adanya beberapa Putusan Mahkamah Konstitusi yang perlu disesuaikan dengan keberlakuan UU tentang LLAJ.

Kami menyadari terdapat banyak kekurangan dalam penyusunan Naskah Akademik ini. Oleh karenanya, kami sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak agar pada penyusunan Naskah Akademik berikutnya dapat lebih baik. Akhir kata, kami harapkan isi dari Naskah Akademik dan Draf RUU tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menjadi acuan yang kuat dalam pembahasan antara DPR dan Pemerintah yang akan melahirkan dasar hukum bagi penyelenggaraan LLAJ di Indonesia.

Jakarta, Januari 2022
Kepala Badan Keahlian DPR RI,

TTD.

Dr. Inosentius Samsul, S.H, M.Hum.
NIP. 196507101990031007

DAFTAR ISI

SUSUNAN TIM KERJA.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii

DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	5
C. Maksud dan Tujuan.....	6
D. Metode Penyusunan Naskah Akademik.....	6
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	
A. Kajian Teoretis.....	8
B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma.....	52
C. Kajian terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada serta Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat.....	58
D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru yang akan Diatur dalam Undang-Undang Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara.	87
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT	
A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.....	100
B. Putusan Mahkamah Konstitusi.....	102
C. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.....	112
D. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.....	121
E. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.....	126
F. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah.....	126

G. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.....	131
H. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.....	133
I. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.....	138
J. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara.....	140
K. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.....	142
L. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.....	144
M. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.....	146
N. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.....	153
O. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.....	154
P. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	160
Q. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.....	161
R. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.....	163
S. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	165

T. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sewa Khusus.....	168
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS	
A. Landasan Filosofis.....	173
B. Landasan Sosiologis.....	174
C. Landasan Yuridis.....	178
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN RANCANGAN UNDANG-UNDANG	
A. Sasaran, Arah, dan Jangkauan Pengaturan.....	182
B. Ruang Lingkup Materi Muatan Rancangan Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	183
BAB VI PENUTUP	
A. Simpulan.....	205
B. Saran.....	208
DAFTAR PUSTAKA	209
LAMPIRAN:	
Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disingkat LLAJ) mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus terus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, serta ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.¹

Dalam rangka penyelenggaraan LLAJ, telah dibentuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU tentang LLAJ) yang di dalamnya mengatur beberapa ketentuan yang diantaranya adalah terkait dengan tujuan penyelenggaraan LLAJ, pembagian kewenangan antara instansi pemerintah dan pemerintah daerah, pengaturan terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional LLAJ, prasarana LLAJ, serta upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakkan hukum. Dalam UU tentang LLAJ disebutkan bahwa ada tiga tujuan diselenggarakannya LLAJ, yaitu: terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan

¹Alinea Kedua, Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.

budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.²

Dalam implementasinya, UU tentang LLAJ telah direvisi untuk pertama kalinya dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (selanjutnya disebut UU Cipta Kerja), yaitu di dalam ketentuan Pasal 54, yang mengatur bahwa: untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan investasi di sektor transportasi, UU Cipta Kerja mengubah, menghapus, atau menetapkan pengaturan baru beberapa ketentuan yang diatur dalam UU LLAJ; Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Selanjutnya Pasal 55 UU Cipta Kerja mengatur mengenai perubahan dan penghapusan beberapa pasal di dalam UU LLAJ, yang pada intinya mengatur beberapa materi tentang kelas jalan; terminal; fasilitas parkir; uji tipe kendaraan; bengkel umum kendaraan bermotor; pendidikan dan pelatihan mengemudi; alat penimbangan; perizinan berusaha; dan rancang bangun kendaraan bermotor.

Selain materi tentang kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan investasi di sektor transportasi seperti yang telah diatur di dalam Pasal 54 dan Pasal 55 UU Cipta Kerja, UU LLAJ ternyata masih belum dapat mengakomodir perkembangan, permasalahan, dan kebutuhan hukum di masyarakat. Perubahan yang terjadi di masyarakat dalam konteks LLAJ terjadi begitu cepat melampaui pengaturan di dalam UU tentang LLAJ. Perubahan tersebut seharusnya diikuti dengan perubahan aturan hukum yang ada, sehingga kondisi di masyarakat dapat diakomodir oleh hukum.³ Pada ilmu hukum, konsep tersebut dikenal dengan politik hukum formal yang bertujuan untuk “*menjadikan ius constitutum*” yang

²Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.

³Sugeng Istanto, Politik Hukum, Modul Fakultas Hukum.

diperkembangkan dari stelsel-stelsel hukum yang lama, menjadi *ius constituendum* atau hukum untuk masa yang akan datang.⁴ Adapun beberapa persoalan di bidang penyelenggaraan LLAJ yang dapat dijadikan urgensi bagi penyempurnaan UU tentang LLAJ yaitu: *pertama*, lingkup pengaturan UU tentang LLAJ yang belum mampu mengikuti perkembangan teknologi informasi, seperti angkutan umum secara sistem elektronik atau dalam jaringan (daring), *electronic traffic law enforcement*, perkembangan kendaraan listrik atau otonom, *electronic road pricing* (ERP), dan seterusnya. Selanjutnya, *kedua*, keberadaan angkutan transportasi daring baik beroda 2 (dua) sebagai angkutan penumpang terbatas dan beroda 4 (empat) sebagai angkutan sewa khusus belum diatur secara jelas di dalam UU tentang LLAJ. Akan tetapi dalam perkembangannya, keberadaan angkutan transportasi umum daring ini telah digunakan dimasyarakat dan diakui keberadaannya. Untuk merespon hal ini, Menteri Perhubungan telah mengakomodirnya di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang kemudian disempurnakan kembali melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017, serta terakhir Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang keberlakuan beberapa pasalnya pernah dibatalkan oleh Mahkamah Agung. Akan tetapi pengaturan mengenai moda angkutan transportasi daring di dalam Permenhub tentu saja belum memiliki kekuatan hukum yang kuat, karena belum diatur dalam peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yaitu UU tentang LLAJ.⁵ *Ketiga*, belum diaturnya kendaraan roda 2 (dua) dan roda 3 (tiga) sebagai salah satu moda transportasi umum, walaupun Pemerintah pernah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan

⁴Abdul Latif dan Hasbi Ali, Politik Hukum, Sinar Grafika, 2016, hlm. 6-7.

⁵“Revisi UU LLAJ Lebih Praktis Ketimbang Membuat UU Baru”, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58f2d763e1edb/revisi-uu-llaj-lebih-praktis-ketimbang-membuat-uu-baru>, diunduh 29 Januari 2018.

Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Padahal secara riil di lapangan sistem transportasi umum beroda 2 (dua) dan roda 3 (tiga) telah digunakan oleh masyarakat umum sebagai salah satu moda transportasi umum.⁶

Keempat, hal lain yang tidak kalah penting adalah pengaturan mengenai dana preservasi jalan yang hingga saat ini belum dapat diimplementasikan secara efektif, sehingga harus disinkronkan kembali dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan negara. *Kelima*, konsep angkutan umum yang bersifat biasa ataupun massal juga belum terlalu komprehensif dan jelas diatur di UU tentang LLAJ.

Keenam, permasalahan pelanggaran terhadap operasional kendaraan yang berdimensi ekstra dan kelebihan muatan (*over dimension over loading/ODOL*) masih terus menjadi permasalahan tersendiri di bidang LLAJ. Dengan alasan efisiensi dan menekan biaya produksi, masih banyak pengemudi atau pelaku usaha yang mengemudikan dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan. Terakhir *ketujuh*, ketentuan sanksi pidana di dalam UU tentang LLAJ terutama terkait operasional kendaraan yang berdimensi ekstra dan kelebihan muatan masih belum efektif dan kurang menimbulkan efek jera dalam penerapannya, sehingga perlu dirumuskan kembali sanksi pidana dan denda yang lebih tegas.

RUU LLAJ sudah masuk dalam agenda Program Legislasi Nasional (Prolegnas) Prioritas Tahun 2022 pada nomor urut 47. Dalam rangka mensinkronisasikan materi pengaturan terkait penyelenggaraan LLAJ yang ada di dalam UU Cipta Kerja, serta merespon perkembangan, permasalahan, dan kebutuhan hukum dalam penyelenggaraan LLAJ, UU tentang LLAJ perlu dilakukan revisi. Untuk itu, Komisi V DPR RI telah meminta kepada Badan

⁶Revisi UU LLAJ Lebih Praktis Ketimbang Membuat UU Baru”, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58f2d763e1edb/revisi-uu-llaj-lebih-praktis-ketimbang-membuat-uu-baru>, diunduh 29 Januari 2018.

Keahlian DPR RI (BK DPR RI) untuk menyiapkan Draft NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ), yang substansinya diharapkan dapat mengakomodir perkembangan, persoalan, dan kebutuhan hukum yang ada di masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut, terdapat beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi untuk pembuatan kerangka acuan penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ, yaitu:

1. Bagaimana perkembangan teori dan praktik empiris tentang pengelolaan LLAJ?
2. Bagaimana peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pengelolaan LLAJ?
3. Apakah yang menjadi dasar pertimbangan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ?
4. Apa yang menjadi sasaran, jangkauan, arah pengaturan, dan materi muatan yang perlu diatur di dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ?

C. Maksud dan Tujuan

Adapun maksud pembuatan kerangka acuan penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ini adalah:

1. Untuk mengetahui perkembangan teori dan praktik empiris tentang pengelolaan LLAJ.
2. Untuk mengetahui peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pengelolaan LLAJ.
3. Untuk mengetahui dasar pertimbangan landasan filosofis, sosiologis, dan

yuridis dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

4. Untuk mengetahui sasaran, jangkauan, arah pengaturan, dan materi muatan yang perlu diatur di dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

Adapun tujuan dari penyusunan NA ini adalah sebagai acuan atau referensi bagi kegiatan penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

D. Metode Penyusunan NA

Penyusunan NA RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ dilakukan melalui studi kepustakaan/literatur dengan cara menelaah berbagai data sekunder seperti hasil-hasil penelitian atau kajian, literatur, serta peraturan perundang-undangan terkait baik di tingkat undang-undang maupun peraturan pelaksanaan dan berbagai dokumen hukum terkait. Guna melengkapi studi kepustakaan dan literatur dilakukan pula diskusi (*focus group discussion*) dan wawancara khususnya terkait permasalahan dalam penyelenggaraan LLAJ, dengan mengundang, antara lain: Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan; Direktur Jenderal Perbendaharaan Negara, Kementerian Keuangan, dan Kepala Korps Lalu Lintas Polri, dan pakar/akademisi. Diskusi juga dilakukan dengan jajaran pemerintah daerah, khususnya Dinas Perhubungan di beberapa provinsi, di antaranya Provinsi Sumatera Barat dan Provinsi Bali untuk melakukan pencarian dan pengumpulan data.

Selanjutnya data yang diperoleh dari masukan pakar maupun *stakeholder* diolah dan dirumuskan dalam format NA dan RUU sesuai ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, khususnya Lampiran I mengenai teknik penyusunan NA dan Lampiran II tentang perancangan peraturan perundang-undangan.

Adapun kerangka penulisan NA ini disusun berdasarkan logika *input-proses-output*, yang dapat dijelaskan sebagai berikut: input terdiri dari kajian

teoritis, praktik empiris terkait LLAJ, serta perubahan paradigma terkait LLAJ. Proses terdiri dari review permasalahan kebijakan terkait LLAJ serta evaluasi dan analisa UUD NRI Tahun 1945 dan UU tentang LLAJ. Output terdiri dari rumusan landasan filosofis, sosiologis, yuridis serta jangkauan dan ruang lingkup materi RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoretis

1. Konsep Angkutan Jalan

Terjadinya pergerakan atau perpindahan orang atau barang karena untuk memenuhi kebutuhan seseorang atau untuk meningkatkan nilai suatu barang. Perpindahan ini hanya dapat terjadi dengan aman, selamat, nyaman, dan lancar jika terjadi interaksi antara ketersediaan

sarana angkutan, prasarana jalan, serta regulasi sistem pergerakan lalu lintas.

Kegiatan bertransportasi (berpindah) dilakukan manusia untuk berpartisipasi dalam kegiatan di tempat lain yang tidak dapat dipenuhi di tempatnya, misalnya bekerja, belanja, atau menemui keluarganya⁷. Barang dipindahkan (ditransportasikan) karena barang tersebut merupakan bagian dari proses yang lebih besar yang diproses (diproduksi) atau digunakan di tempat lain. Angkutan dapat didefinisikan sebagai alat pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.⁸ Krisnawan juga mendefinisikan angkutan sebagai sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Menurutnya, tujuan dari angkutan itu sendiri adalah membantu orang atau kelompok orang dalam menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang).⁹

Alat angkut (selanjutnya disebut moda) dan konsep pengoperasiannya dapat diklasifikasikan menurut beragam dasar, yaitu:¹⁰ i) jenis operasi dan penggunaan, ii) kelompok perjalanan; individu atau kelompok (group), iii) karakteristik; yang meliputi ruang jalan (*right of way* – ROW); sistem teknologi; dan jenis pelayanan.

Vuchic mengkategorikan moda angkutan menurut jenis operasi dan penggunaannya dibedakan menjadi¹¹:

⁷Wee, B.v., The traffic and transport system and effects on accessibility, the environment and safety: an introduction In Wee, B.v. Annema, J.A., and Banister, D. (Eds.), *The Transport System and Transport Policy: An Introduction*, Edward Elgar, Cheltenham, 2013.

⁸A. Munawar, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, 2004.

⁹Budi Heru Krisnawan, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Kudus", *Skripsi*, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2010, hlm. 13.

¹⁰Vuchic, V.R., 2005, *Urban Transit: Operations, Planning, and Economics*, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey and Vuchic, V.R., 2007, *Urban Transit: Systems and Technology*, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.

¹¹Tri Basuki Joewono, *Catatan Kuliah Perencanaan Angkutan Publik*, Program Studi Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, 2008

- a. Angkutan pribadi (*private transportation*); terdiri atas kendaraan yang dimiliki dan dioperasikan oleh pemilik, untuk kepentingan pribadinya, yang dioperasikan pada jalan umum.
- b. Angkutan sewa (*for-hire urban passenger transportation*); dalam kelompok ini pelayanan perjalanan disediakan oleh operator dan tersedia bagi siapapun yang memenuhi persyaratan (misalnya tarif), yang penggunaannya disesuaikan dengan kebutuhan pribadi pengguna. Angkutan dalam kelompok ini umumnya tidak memiliki rute atau jadwal tetap. Moda utamanya adalah taksi, *dial-a-ride*, and *jitney*. Di beberapa negara sedang berkembang, misalnya di Asia Tenggara disebut sebagai paratransit¹². Walaupun di Amerika Serikat, terminologi paratransit merujuk pada layanan khusus bagi orang tua atau orang sakit¹³.
- c. Angkutan umum/publik (*public transport, mass transport, transit*); pelayanan dalam kelompok ini dilakukan dengan rute dan jadwal tetap, tersedia bagi semua orang, dan dengan tarif tertentu. Moda utamanya adalah bus, *light rail transit*, atau *rapid transit / metro*. Angkutan dengan jadwal dan rute yang disesuaikan dengan kebutuhan pribadi pengguna disebut juga *demand-responsive*. Jadi dapat dikatakan bahwa transit diartikan sebagai pelayanan dengan jadwal dan rute tetap.

Angkutan umum perkotaan (*urban public transportation*) bila didefinisikan secara ketat, maka mencakup angkutan publik (*transit*) dan angkutan sewa (*paratransit*). Namun, pada umumnya angkutan publik (*public transport*) diidentifikasi sebagai hanya transit. Vuchic memberi penjelasan tentang pengklasifikasian angkutan penumpang

¹²Joewono, T.B., and Kubota, H. User Satisfaction with Paratransit in Competition with Motorization in Indonesia: Anticipation of Future Implications. *Transportation* (Springer). Vol. 34, No. 3, 2007, pp. 337-354.

¹³Sebagai contoh dapat dilihat pada laman www.paratransit.net, www.paratransit.org, www.sfparatransit.com.

perkotaan menurut tipe penggunaannya seperti dapat dilihat dalam Tabel 2.1.

Tabel 2.1

Klasifikasi angkutan penumpang perkotaan menurut tipe penggunaan (Vuchic, 2007)

Characteristic	Usage type		
	Private	For-hire	Public or Common Carrier
Common designation	Private transportation	Paratransit	Transit
Service availability	Owner	Individuals, groups	Public
Service supplier	User	Carrier	Carrier
Route determination	User (flexible)	User (carrier)	Carrier (fixed)
Time-schedule determination	User (flexible)	User (carrier)	Carrier (fixed)
Cost-price	User absorbs	Fixed rate	Fixed fare
Carrier type	Individual		Group
Modes	Walking Bicycle Motorcycle Automobile	Carpools Vanpools	(Rental car) Car sharing Taxi Dial-a-ride Jitney (Charter bus) Street transit (bus, trolleybus, streetcar) Semirapid transit (bus rapid transit, light rail transit) Rapid transit (rail and rubber-tired metros, regional rail) Specialized modes
Optimum (but not exclusive) domain of operation			
Area density	Low-medium	Origin: low; Destination: high	Any High-medium
Routing	Dispersed	Radial	Concentrated (radial), ubiquitous
Time	Off-peak	Peak only	All times Peak, daily hours
Trip purposes	Recreation, shopping, business, other	Work only	Business Special services Work, school, business, social, other emergency

right-of-way (ROW) atau ruang milik jalan adalah jalur perjalanan di tanah yang digunakan untuk pengoperasian kendaraan. Kategori ROW dibagi menurut pemisahannya dari lalu lintas lainnya, yaitu C, B, dan A. Klasifikasi menurut ruang milik jalannya (ROW) adalah¹⁴:

- ROW kategori C; merepresentasi jalan dengan lalu lintas yang bercampur, yang lajunya dapat dipisahkan oleh garis atau sinyal tertentu.
- ROW kategori B; ROW yang dipisahkan secara fisik dalam arah longitudinal dari lalu lintas lainnya, misal kereb, penghalang, atau pemisah ketinggian, namun bersilangan sebidang dengan kendaraan di persimpangan atau penyeberangan orang. Contohnya moda yang

¹⁴ Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

dipakai adalah LRT. Lajur HOV (*high-occupancy vehicle*) merupakan moda dengan ROW kategori B yang berkualitas rendah.

- c. ROW kategori A; ROW yang dikendalikan secara penuh tanpa pemisah sebidang atau akses legal apapun untuk kendaraan atau orang. Kategori ini dikenal sebagai *grade-separated, private-or-exclusive* ROW. Untuk sistem kereta regional, persilangan sebidang dengan sinyal penuh termasuk dalam kategori ini.

Angkutan juga dapat dibedakan menurut sistem teknologinya. Pengklasifikasian ini merujuk pada karakteristik mekanis dari kendaraan dan jalur. Empat aspek utamanya adalah:¹⁵

- a. pendukung (*support*); kontak vertikal antara kendaraan dengan permukaan jalan, sebagai tempat mentransfer beban kendaraan dan gaya tarik (*traction force*). Pada umumnya digunakan roda karet pada beton semen *portland* atau beton aspal atau roda baja pada jalan rel. Tipe lainnya adalah air untuk kapal, balon udara (*hovercraft*), serta medan magnet (*magnetic levitation*). Untuk sistem pendukung dikenal beberapa terminologi, yaitu *supported, straddled, dan suspended*.
- b. panduan (*guidance*); merujuk pada cara panduan kendaraan dalam arah lateral. Untuk kendaraan di jalan, pengemudi mengendalikan kendaraan dimana stabilitas lateral diberikan oleh roda/dukungan adesi. Untuk kereta dipandu oleh rel. Variasinya adalah bila roda/rel digabungkan sebagai pendukung dan pemandu.
- c. penggerak (*propulsion*); Merujuk pada jenis unit penggerak dan metode traksi (penarik). Komponen utamanya adalah: i) tipe unit penggerak; misalnya ICE (*internal combustion engine*), motor listrik. Bahan bakar ICE adalah bensin, uap, turbin gas, linear induction motor (LIM), serta ii) metode transfer gaya penarik; mencakup friksi/adesi (dominan), gaya magnetik, kabel, rotor (helikopter), dan *propeller*.
- d. pengendali (*control*); Cara mengatur perjalanan satu atau seluruh kendaraan dalam suatu sistem. Pengendali terpenting adalah jarak

¹⁵ Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

longitudinal kendaraan, misalnya manual-visual, manual-signal, otomatis penuh, atau kombinasinya.

Menurut jenis layanannya, angkutan publik dapat diklasifikasikan menurut¹⁶:

- a. jenis rute dan perjalanan;
- b. jadwal perhentian atau jenis operasi; dan
- c. waktu operasi.

Menurut jenis rute dan perjalanannya, maka dikenal tiga kelompok, yaitu:

- a. angkutan jarak pendek (*short-haul transit*) adalah pelayanan dengan kecepatan rendah-menengah dalam suatu wilayah kecil (CBD), kampus, atau bandara.
- b. angkutan kota (*city transit*); melayani jalur-jalur di seluruh kota, dengan ROW kategori A, B, dan C.
- c. angkutan regional (*regional transit*); melayani lajur berkecepatan tinggi, jarak jauh, dalam wilayah metropolitan.

Menurut jadwal perhentian atau jenis operasi, maka angkutan publik dapat dibedakan menjadi:

- a. pelayanan lokal; seluruh TU (Transit Unit) berhenti di seluruh perhentian (atau di tempat yang diminta oleh penumpang).
- b. pelayanan cepat; pelayanan ketika TU melewati beberapa perhentian yang dijadwalkan.
- c. pelayanan ekspres; pelayanan ketika seluruh TU berhenti pada perhentian dengan jarak antara yang panjang

Menurut waktu operasi, maka angkutan publik dapat dibedakan menjadi:

- a. reguler (pelayanan sehari penuh); pelayanan pada hampir sehari penuh

¹⁶Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

- b. angkutan komuter (waktu puncak); pelayanan pada rute-rute hanya pada waktu puncak, khususnya di CBD dan untuk tujuan bekerja.
- c. Pelayanan khusus (pelayanan tidak tentu); pelayanan selama waktu/kegiatan khusus.

Tabel 2.2

Klasifikasi moda angkutan perkotaan menurut ROW dan teknologi (Vuchic, 2007)

ROW \ Technology	Highway Driver-Steered	Rubber-Tired Guided, Partially Guided	Rail	Specialized
C	<i>Paratransit</i> <i>Shuttle bus</i> <i>Regular bus (on street)</i>	<i>Trolleybus</i>	<i>Streetcar / tramway</i> <i>Cable car</i>	<i>Ferryboat</i> <i>Hydrofoil</i>
B	<i>Bus rapid transit (BRT)</i>	<i>Guided bus</i>	<i>Light rail transit (LRT)</i>	(Cog railway)
A	<i>Bus on busway only^b</i>	<i>Rubber-tired metro</i> <i>Rubber-tired monorail</i> <i>Automated guided transit (AGT)</i> <i>PRT^b</i>	<i>Light rail rapid transit</i> <i>Rail rapid transit / metro</i> <i>Regional / commuter rail</i> <i>Monorail Schwebbahn</i>	<i>Cog railway</i> <i>Funicular</i> <i>Aerial tramway</i>

^aModes extensively used are shown in italic type.

^bModes that are not in operation.

Bila dilakukan klasifikasi secara generik, maka moda angkutan publik dapat dibedakan menjadi¹⁷:

- a. angkutan jalan raya (*street transit/surface transit*); angkutan yang beroperasi di ROW kategori C, keterandalannya (*reliability*) bergantung pada kondisi lalu lintas, dan kecepatannya lebih rendah dibanding kecepatan arus lalu lintas.
- b. angkutan semi-rapid (*semirapid transit*); angkutan yang beroperasi di ROW kategori B (A atau C juga mungkin pada beberapa bagian) dan umumnya moda antara kategori B-C. Kinerjanya bergantung pada derajat dan lokasi dari pemisah ROW dan teknologi.
- c. angkutan cepat (*rapid transit*); Angkutan yang beroperasi secara eksklusif di ROW kategori A yang menggunakan guided technologies yang memungkinkan pengoperasian kereta dengan kecepatan tinggi dan biaya operasi rendah, serta pengendali sinyal otomatis. Angkutan

¹⁷Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

ini memiliki kecepatan, kapasitas, keterandalan, dan keselamatan yang tinggi.

Agar semakin memperjelas pengklasifikasian angkutan publik perkotaan, dapat dibedakan klasifikasi sebagai berikut¹⁸:

- a. paratransit;
- b. moda angkutan jalan (*street transit modes*);
- c. moda berkapasitas menengah (*medium-capacity modes: semirapid transit*);
- d. moda berkinerja tinggi (*high-performance modes: rapid transit*); dan
- e. moda angkutan khusus.

Paratransit terdiri atas beragam kendaraan di jalan yang menyediakan pelayanan antara mobil pribadi dan angkutan dengan jadwal dan rute tetap. Tipe operasi (jadwal, rute, dan metode perolehan pelayanan oleh pengguna) yang membedakan moda, bukan jenis kendaraan. Paratransit seringkali didefinisikan secara bertukaran dengan *informal transportation*. Klasifikasi paratransit diberikan oleh Parikesti dan Susantono (2013).

Paratransit memiliki beberapa karakteristik khusus (Cervero, 2000):

- a. Biasanya dioperasikan pada jalan publik dan lalu lintas bercampur;
- b. Layanan disediakan oleh operator publik maupun swasta;
- c. Layanan tersedia untuk sekelompok pengguna tertentu ataupun untuk masyarakat umum; dan
- d. Penjadwalan dan rute layanan unit seringkali mengadopsi kebutuhan pengguna dalam beragam derajatnya.

Pendefinisian paratransit memiliki perbedaan antara negara maju dan negara sedang berkembang (Cervero, 1997; Shimazaki and Rahman, 1995, Parikesit and Susantono, 2013). Terminologi paratransit di negara maju digunakan untuk menjelaskan angkutan dengan sistem yang tanggap terhadap permintaan pengguna (*demand responsive systems*),

¹⁸ Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

misalnya *shared-ride taxis*, *dial a ride*, dan bus langganan (*subscription buses*). Adapun definisi paratransit di negara sedang berkembang merujuk pada layanan yang berusaha memperluas layanan transportasi yang menghubungkan layanan angkutan publik (misal bus) dan mobil pribadi yang diberikan dengan standar yang lebih rendah, memberi layanan di daerah dengan populasi tinggi, serta ketersediaan tenaga kerja murah.

Beberapa contoh paratransit adalah:

- a. Penggunaan mobil bersama (*car sharing*) yang berupa penyewaan mobil.
- b. Taksi; tidak ada masalah parkir, tidak ada tanggung jawab kepemilikan kendaraan, tapi tarifnya tertinggi.
- c. *Dial-a-ride* (DAR) dan *hybrid services; on-call paratransit and fixed-route transit services, many-to-many or one-to-many*.
- d. *Jitneys*; dikenal dengan beragam nama di berbagai negara sedang berkembang, biasanya van/minibus (5-15 kursi), dengan rute tetap (kadang sedikit berbeda), tanpa jadwal tetap. Dampak pada keselamatan, operator, dan lalu lintas.

Tabel 2.3

Classification of Paratransit Service (Parikesit & Susantono, 2013)

	Regulated/ registered	Not regulated/ unregistered
<i>Route-based service</i>	Minibus, minivan, <i>microbus</i> , <i>jeepney</i> , <i>silor lek</i> , <i>microlet</i> , <i>angkot</i>	

<i>Point-to-point services</i>	Taxi, motorized three-wheeler, bajaj, tuk-tuk, samlor	Van-pooling, car-pooling, song-thal, ompreng Hired: bicycle, motorcycle, tricycle, motorcycle with sidecars, nonmotorized vehicles.
--------------------------------	---	--

Moda angkutan jalan (*street transit modes*) pada umumnya memberikan layanan di berbagai kota dalam bentuk, bus, *trolleybus*, dan *streetcar/tramway*. Penjelasan lebih rinci mengenai jenis-jenis layanan diberikan sebagai berikut¹⁹.

a. Regular bus (RB);

- 1) beroperasi di sepanjang rute dan jadwal yang tetap.
- 2) beroperasi sebagai pengumpan (feeder) ke jaringan rel.
- 3) kapasitas (minibus 20-35) hingga double-articulated (hingga 150).
- 4) beroperasi di hampir semua jalan.
- 5) memiliki rentang yang luas dalam LOS, kinerja, biaya, dan dampak.
- 6) Pada tingkatan terendahnya, operasi bus melayani rute di pedesaan (suburban), beroperasi bersama DAR.
- 7) Pada tingkatan tertingginya, bus dioperasikan articulated dengan lajur khusus (volume antara 3000-5000 orang per jam).

b. Bus cepat (*express bus*);

- 1) Umumnya melayani rute yang panjang.
- 2) Jarak antar perhentian yang jauh.
- 3) Kecepatan tinggi.
- 4) Perjalanan yang lebih nyaman.

¹⁹Vuchic, 2007; Vuchic, 2005

- 5) Jumlah perhentian yang sedikit
 - 6) Kadang-kadang tarifnya lebih tinggi dari RB.
 - 7) Keterandalan (*reliability*) tergantung pada kondisi lalu lintas di rute.
- c. *Trolleybus*;
- 1) Seperti RB yang bertenaga diesel, tapi TB digerakkan oleh motor listrik.
 - 2) Mendapatkan tenaga dari dua buah batang di atas bus di sepanjang rutenya.
 - 3) Memiliki pelayanan seperti RB.
 - 4) Investasi lebih besar.
 - 5) Operasi lebih kompleks dibanding bus bertenaga diesel.
 - 6) Memberikan kualitas pelayanan perjalanan yang lebih nyaman dibanding bus diesel.
 - 7) Lebih ramah lingkungan.
- d. *Tram (streetcars/tramway)*;
- 1) Angkutan kereta dengan rel (track) bersatu di jalan raya, ROW B atau C.
 - 2) Bertenaga listrik.
 - 3) Satu rangkaian (transit unit/TU) terdiri atas 1-3 gerbong (80-300 penumpang).
 - 4) Memberikan ruang yang luas, perjalanan yang nyaman, tampilan kendaraan dan jalur yang jelas.
 - 5) Kadang menimbulkan friksi dengan moda lain di jalan.
 - 6) Seringkali memiliki kecepatan dan keterandalan yang lebih baik.
 - 7) Di beberapa kota di dunia, masih dipertahankan, yaitu dengan melakukan tindakan manajemen tertentu.
- e. Moda berkapasitas menengah (*medium-capacity modes: semirapid transit*);
- 1) Kebanyakan beroperasi pada ROW B, dengan karakteristik kinerja yang tinggi, yaitu dalam hal kapasitas, keterandalan, kecepatan, dan daya tarik penumpang

- 2) Termasuk di dalamnya BRT dan LRT,
 - 3) serta AGT (*automated guided transit*) / APM (*automated people movers*) yang beroperasi di ROW A, namun kapasitas TU yang lebih kecil.
 - 4) Bergantung pada geometrik ROW, jenis kendaraan/kereta, dan operasi.
 - 5) Kinerjanya merentang dari yang moderat (BRT) hingga tinggi (LRT).
- f. Bus *rapid transit*;
- 1) Sistem bus dengan elemen operasi dan fisik tertentu yang menjadikannya berkapasitas lebih tinggi, berkinerja lebih tinggi, dan bercitra lebih baik.
 - 2) Ciri minimalnya adalah:
 - a) ROW-B dan sedikit ROW-C
 - b) Perhentian yang jelas dengan jarak antara 300-500 m
 - c) Bus biasa atau articulated, kenyamanannya yang tinggi, lantai yang rendah, pintu yang banyak
 - d) Headway pelayanan tertentu
 - e) Beroperasi di sepanjang rute dengan reliabilitas yang tinggi
 - 3) Kinerja BRT ditentukan oleh:
 - a) Rancangan dan kualitas elemen
 - b) Jumlah lajur
 - c) Penegakan hukum (*enforcement*)
 - d) Penggunaan lajur khusus
 - 4) Karakter umum BRT:
 - a) Lajur khusus yang terlindung
 - b) *Bus articulated* dengan *headway* 2 menit pada jam puncak
 - c) Menawarkan kapasitas 3000-5000 orang/jam

Di kawasan perkotaan digunakan pula bermacam jenis angkutan. Keragaman tersebut ditunjukkan oleh karakteristik operasi dari masing-

masing jenis moda angkutan. Penjelasan detail disampaikan pada bagian berikut²⁰.

a. LRT (*light rail transit*)

- 1) Moda yang dominannya beroperasi di ROW B, kadang A.
- 2) Kereta dengan tenaga pembangkitnya listrik.
- 3) Memiliki rentang LOS dan karakter kinerja yang luas.
- 4) Merupakan peningkatan dari streetcars/*tramways* dalam hal fisik dan operasi.
- 5) Persilangan rel dengan jalan diatur dengan sinyal, biasanya diberi prioritas.
- 6) Perhentian/stasiun dipisahkan dari jalan raya, yang dilengkapi pelindung, fasilitas, dan informasi.
- 7) Jarak antar stasiun adalah antara 300 hingga 600 m.
- 8) TU-nya adalah articulated, berkapasitas tinggi, dengan 2-4 gerbong untuk satu TU.
- 9) Memiliki pintu yang banyak, lantai rendah, platform yang tinggi; nyaman, lapang, dan tidak berisik.
- 10) Kecepatan 70 kph atau lebih, dengan persilangan sebidang yang terlindung.
- 11) ROW berkualitas tinggi, khususnya terowongan.

b. AGT (*automated guided transit*);

- 1) Kadang dikenal sebagai APM (*automated people movers*)
- 2) Moda angkutan umum dengan dua sumbu bertenaga listrik berukuran medium, yang dioperasikan otomatis
- 3) Biaya investasi tinggi, karena ROW khusus dan full automated, tapi reliabilitas dan kinerjanya tinggi
- 4) Biaya operasi rendah, karena tanpa pengemudi (*why?*)
- 5) Pada beberapa kasus, AGT dioperasikan dalam skala kecil, biaya lebih rendah, kinerja menengah sebagai versi lain dari rapid transit.

²⁰Tri Basuki Joewono, Catatan Kuliah Perencanaan Angkutan Publik, Program Studi Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, 2008 berdasar Vuchic, 2007 dan Vuchic, 2005.

- 6) Aplikasi moda ini, yaitu:
- a) *Shuttle-loop lines*, dikenal sebagai APM dan terbanyak dapat ditemukan di bandara atau kampus. Kendaraan beroda karet dengan kapasitas 15-80 dan menampung penumpang yang kebanyakan berdiri. Satu transit unit dioperasikan dengan 1-3 kendaraan.
 - b) Regular *transit line*, dengan investasi lebih tinggi, namun frekuensi dan kecepatan yang lebih tinggi dibanding LRT. Namun, LRT memiliki kapasitas lebih tinggi, kualitas perjalanan lebih baik, integrasi yang lebih di daerah perkotaan.
 - c. Moda berkinerja tinggi (*high-performance modes: rapid transit*); Elemen utamanya adalah ROW A dan dominannya adalah rail rapid transit dan regional rail. Modanya adalah LRRT, RTRT, monorail, RRT, RGR.
 - d. *Light rail rapid transit (LRRT)* atau Light Rapid Transit; kereta ringan pada ROW A yang berkinerja tinggi, namun volumenya rendah untuk dapat menerapkan jumlah gerbong dan ukuran stasiun yang besar. Akan menjadi lebih baik dengan otomatisasi penuh
 - e. *Rubber-tired rapid transit (RTRT)*
 - 1) Terdiri atas kendaraan dengan empat sumbu yang berukuran menengah;
 - 2) Ruas lantai antara 36-55 m²;
 - 3) Didukung dan dipandu oleh road karet dan beroperasi di jalan baja atau beton;
 - 4) 3-9 gerbong pada ROW A; dan
 - 5) Gerbong memiliki roda baja juga untuk cadangan bila ban karet rusak.
 - f. *Monorail*
 - 1) Rapid transit dengan teknologi kendaraan dan lajur pemandu yang berbeda secara fundamental;

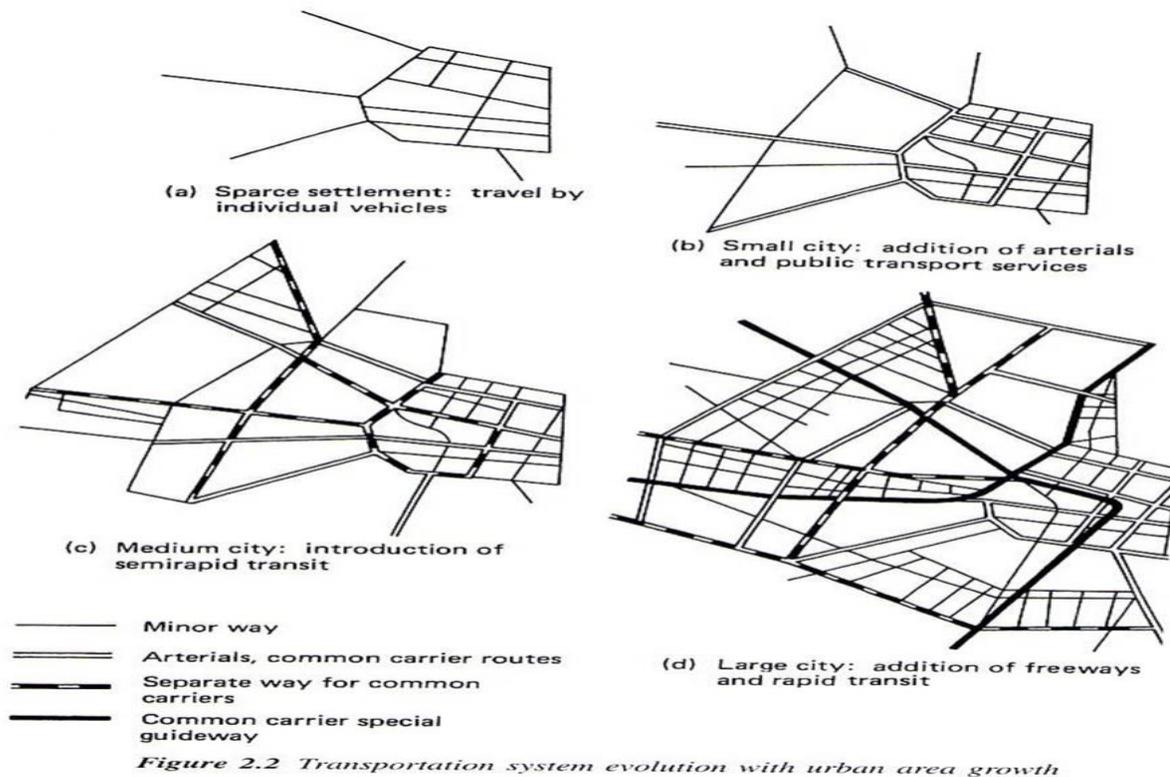
- 2) Selain suspended dan supported, kendaraan dengan roda karet juga straddling di balok pemandu beton; dan
 - 3) Dioperasikan pada lajur tunggal.
- g. *Rail Rapid Transit* (RRT) atau metro
- 1) Biasanya terdiri atas kendaraan jalan rel dengan tenaga listrik bersumbu empat;
 - 2) Luas areanya hingga 70 m²;
 - 3) Jumlah gerbong hingga 10 pada ROW A yang terkendali penuh dan sinyal penuh, sehingga kecepatan, reliabilitas, dan kapasitas tinggi, serta operasi keselamatan bila terjadi kegagalan; dan
 - 4) Beberapa dilengkapi otomatisasi bahkan penuh.
- h. *Rail Rapid Transit*
- 1) *Ultimate mode for line-haul transport* dalam melayani sejumlah titik pelayanan di sepanjang rute;
 - 2) Ruang yang luas, jumlah pintu yang banyak, platform yang tinggi, tanpa tundaan waktu pengumpulan tiket;
 - 3) Kapasitas 2000 orang dengan 40 TU/jam yang melintasi satu titik;
 - 4) ROW terkendali penuh, keamanan dan reliabilitas tinggi; dan
 - 5) Biaya investasi yang tinggi untuk komponen, pengendali ROW, dan stasiun.
- i. *Regional Rail* (RGR)
- 1) Dioperasikan di jalan rel;
 - 2) Memiliki standar geometrik yang tinggi;
 - 3) Menggunakan kendaraan terbesar dari semua jenis kereta (luas area grossnya mencapai 80 m² atau lebih untuk dua lantai);
 - 4) Rute lebih panjang, jumlah perhentian stasiun yang lebih sedikit, kecepatan lebih tinggi; dan
 - 5) Merupakan skala lebih besar dari RRT.
- j. *Moda Angkutan Khusus*
- 1) Fasilitas pejalan kaki dan fasilitas bantuan bagi pejalan kaki

- 2) Moda angkutan khusus untuk daerah dengan kontur yang sulit (terrain yang berat)
- 3) *Cog railways*
- 4) *Cable cars*
- 5) *Funiculars or inclined railways*
- 6) *Aerial tramways*
- 7) *Water-based transit modes: ferryboats, hydrofoils*

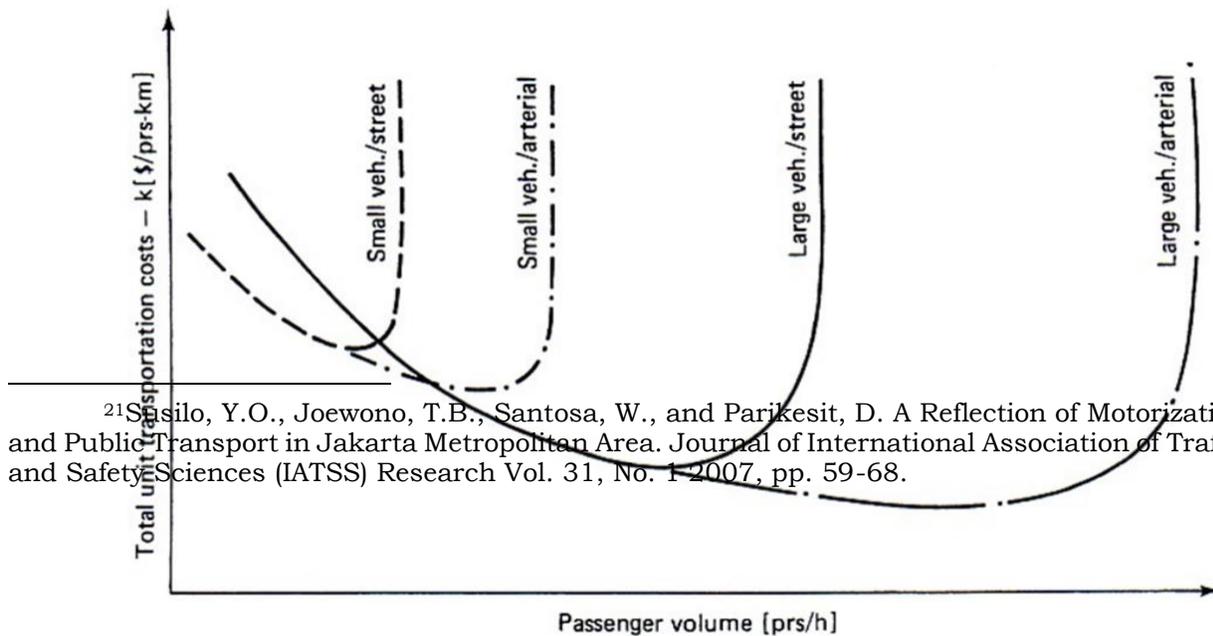
Dengan memerhatikan klasifikasi tersebut, dapat diketahui bahwa ada perbedaan dan persamaan antara moda angkutan yang satu dengan yang lainnya. Dapat pula dikenali bahwa ada perbedaan karakteristik yang mensyaratkan penempatan operasi agar sesuai dengan tingkatan dan target kinerjanya. Hal ini menunjukkan bahwa tidak semua jenis moda angkutan dapat dioperasikan pada semua tempat/wilayah. Ada syarat dan kondisi yang menjadikan moda angkutan tersebut berperan dan berkinerja sebenarnya.

Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa ada hirarki angkutan publik perkotaan. Kinerja operasi dari masing-masing jenis moda angkutan mensyaratkan tata guna lahan, ruang milik jalan, teknologi, serta cara pengoperasian. Kesesuaian tersebut akan menjadikan pengoperasian moda menjadi optimal dan memberi manfaat terbesar. Ketepatan pemilihan moda akan membawa pada hasil yang terbesar (*output dan outcome*), misalnya biaya transportasi pengumpang yang paling kecil. Vuchic (2007) menjelaskan hirarki tersebut dalam berbagai gambar dan diagram. Gambar 2.1 menunjukkan hubungan ukuran kota dengan jenis angkutan yang sesuai. Gambar 2.2 menjelaskan hubungan jenis moda angkutan yang digunakan dengan biaya transportasi penumpang. Ketidaksesuaian pemilihan angkutan akan berakibat pada biaya transportasi yang tinggi. Diskusi mengenai dampak pemilihan angkutan

publik di kawasan perkotaan dapat dilihat pada hasil studi menggunakan data Jakarta Metropolitan oleh Susilo et al.²¹



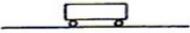
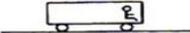
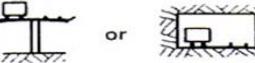
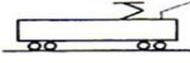
Gambar 2.1
Evolusi ukuran kota dan jenis angkutan umum (Vuchic, 2007)



²¹Susilo, Y.O., Joewono, T.B., Santosa, W., and Parikesit, D. A Reflection of Motorization and Public Transport in Jakarta Metropolitan Area. *Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) Research* Vol. 31, No. 1-2007, pp. 59-68.

Figure 2.3 Impact of street capacity and vehicle size on unit costs

Gambar 2.2
Evolusi ukuran kota dan jenis angkutan umum (Vuchic, 2007)

Step no.	Description	Sketch	Major improvements	Corresponding real world system
1	Paths, walking		—	Walking-pedestrians
2	Private motorized vehicles		Speed Comfort Convenience	Private automobiles
3	Common carrier (rental) vehicles		Service available to all people	Taxis
4	Widening of the paths		Capacity LOS	Arterials
5	Introduction of large vehicles		Capacity Cost Comfort	Bus transit
6	Separation of modes		Capacity Reliability Speed of transit	Transit ROW category B
7	Guided technology		Capacity Electric traction Comfort Operating cost	LRT
8	Grade-separated paths		Capacity Speed Safety Convenience	Freeways
9	Fully controlled common carrier ROW		Capacity Speed Reliability Area impact	ROW category A, rapid transit
10	Automated common carrier cabins		Frequency Operating cost Performance	Automated guided modes: AGT, RRT

e 2.4 Review of the evolutionary steps of an urban transport system in a growing settlement, from a town to a city

Gambar 2.3

Hierarki angkutan perkotaan berdasar evolusi perkembangan kota dan teknologi (Vuchic, 2007)

Sedangkan dalam UU tentang LLAJ, dijelaskan bahwa angkutan merupakan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke

tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berdasarkan definisi tersebut, Sholawati mendefinisikan angkutan jalan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan.²²

Dalam Pasal 1 UU tentang LLAJ, juga didefinisikan mengenai kendaraan, yaitu sebagai suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor didefinisikan sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Sedangkan kendaraan tidak bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan. Dalam Pasal 47 ayat (2) UU tentang LLAJ, dijelaskan bahwa yang termasuk jenis kendaraan bermotor antara lain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.

Berdasarkan fungsinya, kendaraan bermotor terdiri atas kendaraan bermotor umum dan kendaraan bermotor perseorangan. Kendaraan bermotor umum didefinisikan sebagai setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sedangkan kendaraan bermotor perseorangan merupakan setiap kendaraan yang digunakan untuk pribadi/perseorangan.²³

Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan bermotor perseorangan. Akan tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan bermotor umum. Moda transportasi jenis ini dikenal dengan nama “ojek”. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), “ojek” didefinisikan sebagai sepeda motor ditambangkan (tambang = kendaraan yang disewakan) dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Dalam hal ini, “ojek” melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang dengan

²²Sitti Nur Sholawati, “Implementasi Pasal 81 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Tata Cara dan Syarat Mendapatkan Surat Ijin Mengemudi di Kota Tarakan”, *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2016, hlm. 33.

²³Pasal 47 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

harga sesuai kesepakatan. Secara umum angkutan umum ojek dijumpai di kota-kota Indonesia sebagai angkutan kawasan atau lingkungan. Beberapa keunggulan ojek menjadikannya diminati oleh pengguna khususnya angkutan jarak pendek antara lain: fleksibilitas tinggi, cepat, dapat melewati gang, jangkauan sampai ke pelosok, tarif fleksibel, ketersediaan tinggi. Namun demikian “ojek” memiliki kekurangan yaitu kapasitasnya hanya 1 orang, keselamatan dan keamanan rendah dan kemampuan maneuver tinggi mengakibatkan potensi terjadinya kecelakaan jalan sangat tinggi serta pengoperasiannya illegal (belum ada pengaturannya).

Dengan memerhatikan klasifikasi angkutan umum perkotaan, dapat diketahui dengan jelas posisi dari sepeda motor. Sepeda motor merupakan moda angkutan untuk jarak dekat dengan kapasitas sangat rendah (1-2 orang), sehingga secara teknis tidak dirancang untuk digunakan sebagai angkutan publik. Dengan memerhatikan kinerja operasi dari sepeda motor dan dengan meletakkannya dalam hirarki angkutan publik, sepeda motor hanya cocok untuk digunakan dalam perjalanan dekat dan dalam kawasan atau lingkungan.

Perkembangan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan publik menjadi fenomena umum di berbagai negara sedang berkembang, tidak hanya Indonesia. Hal ini terjadi karena ketidakmampuan sistem angkutan publik untuk melayani kebutuhan penduduk. Ketiadaan tersebut memaksa penduduk berkreasi sehingga memunculkan kebijaksanaan lokal, yaitu inisiatif menggunakan moda angkutan pribadi sebagai moda angkutan publik. Secara alamiah, hal ini menunjukkan kebijaksanaan lokal yang memunculkan moda lokal sekaligus informal yang asli dari wilayah tersebut. Hal ini menjadikan sepeda motor sebagai ‘ojek’, sekaligus menjadikan mobil minibus menjadi angkutan kota, adalah contoh dari *indigenous transport*. Manfaat dan pengembangan *indigenous transport* dapat ditemukan

berbagai studi dari *International Research Group* yang dikembangkan oleh *Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*²⁴.

Dengan memerhatikan penjelasan tersebut, pengaturan sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas mendesak untuk diatur mengingat penggunaannya yang sudah demikian luas. Bahkan sepeda motor telah umum digunakan untuk perjalanan jauh, seperti perjalanan antar-kota untuk mudik. Pengaturan mengenai sepeda motor oleh Pemerintah tersebut dilakukan untuk hal berikut:

1. Sepeda motor tidak dapat diabaikan perannya, sehingga keberadaannya harus diatur. Pengakuan tersebut menjadikan sepeda motor yang digunakan harus memenuhi persyaratan. Pengaturan mencakup jumlah sepeda motor, ruang milik jalan yang boleh dimasuki oleh sepeda motor, persyaratan kawasan operasi, serta kelengkapan dan spesifikasi sepeda motor yang boleh digunakan di jalan.
2. Sepeda motor diatur hanya dapat digunakan di kawasan tertentu dengan jarak perjalanan dekat dan dengan jumlah maksimum penumpang satu orang (atau 2 orang dengan pengemudi). Dengan demikian sepeda motor tidak dapat digunakan untuk perjalanan jarak jauh atau menggunakan ruang milik jalan yang tidak sesuai dengan peran sepeda motor. Sepeda motor tidak selayaknya digunakan di jalan arteri^{25,26,27} yang mensyaratkan kecepatan tinggi dan jarak perjalanan menerus dan jauh.
3. Penggunaan sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas hanya diperkenankan bila memenuhi persyaratan ukuran dan spesifikasi kendaraan, kelengkapan sepeda motor, wilayah operasi,

²⁴Mateo-Babiano, Iderlina B., Susilo, Yusak O., Guillen, Marie Danielle V. and Joewono, Tri Basuki (2011). Indigenous transport futures: A strategy for Asian cities toward climate change adaptation. In: Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies. Eastern Asia Society for Transportation Studies Conference (9th, EASTS, 2011), Jeju, Korea, (). 19-23 June 2011.

²⁵Lihat Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

²⁶Lihat Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

²⁷Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/Prt/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.

ukuran dan jumlah muatan, serta kompetensi pengendara. Hal-hal ini memerlukan pengaturan terlebih dahulu dengan memerhatikan syarat-syarat teknis, psikologis, maupun sosial. Persyaratan ini menjadikan sepeda motor tidak diperkenankan untuk digunakan sebagai moda angkutan publik untuk jarak jauh atau melintas batas wilayah dengan muatan lebih dari satu orang.

Penggunaan moda sepeda motor sebagai kendaraan angkutan penumpang terbatas belum ada pengaturannya. Hal ini mengingat faktor keselamatan moda sepeda motor sebagai angkutan bermotor umum masih sangat minim.

Pergerakan kendaraan, orang atau barang dengan aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu sebagaimana disebutkan dalam Pasal 3 UU tentang LLAJ dapat terwujud jika tercipta interaksi antara ketersediaan sarana angkutan dan ketersediaan prasarana jalan yang didukung dengan regulasi pergerakan lalu lintas di jalan. Dimana dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU tentang Jalan), Pasal 7 disebutkan sistem jaringan terdiri dari system jaringan jalan primer dan system jaringan jalan sekunder dan pada Pasal 8 disebutkan bahwa jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan.

Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi hierarki jalan mempunyai syarat yang membatasi jenis kendaraan tertentu untuk dapat bergerak pada jaringan jalan yang mempertimbangkan keselamatan dan keamanan antara lain: kecepatan minimal serta ukuran dan dimensi kendaraan. Sehingga perlu dipertimbangkan dan diatur pergerakan kendaraan angkutan umum roda 2 atau beroda 3 bermotor atau tidak bermotor seperti ojek pada jalur lalu lintas jalan tertentu.

Persoalan keselamatan berkendara di jalan tidak dapat ditangani hanya dengan menyelesaikan dari sisi penyediaan prasarana (aspek teknis infrastruktur jalan beserta perlengkapannya dan kelengkapannya). Namun, aspek psikologis merupakan hal yang penting. Berbagai studi telah dilakukan dan menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan

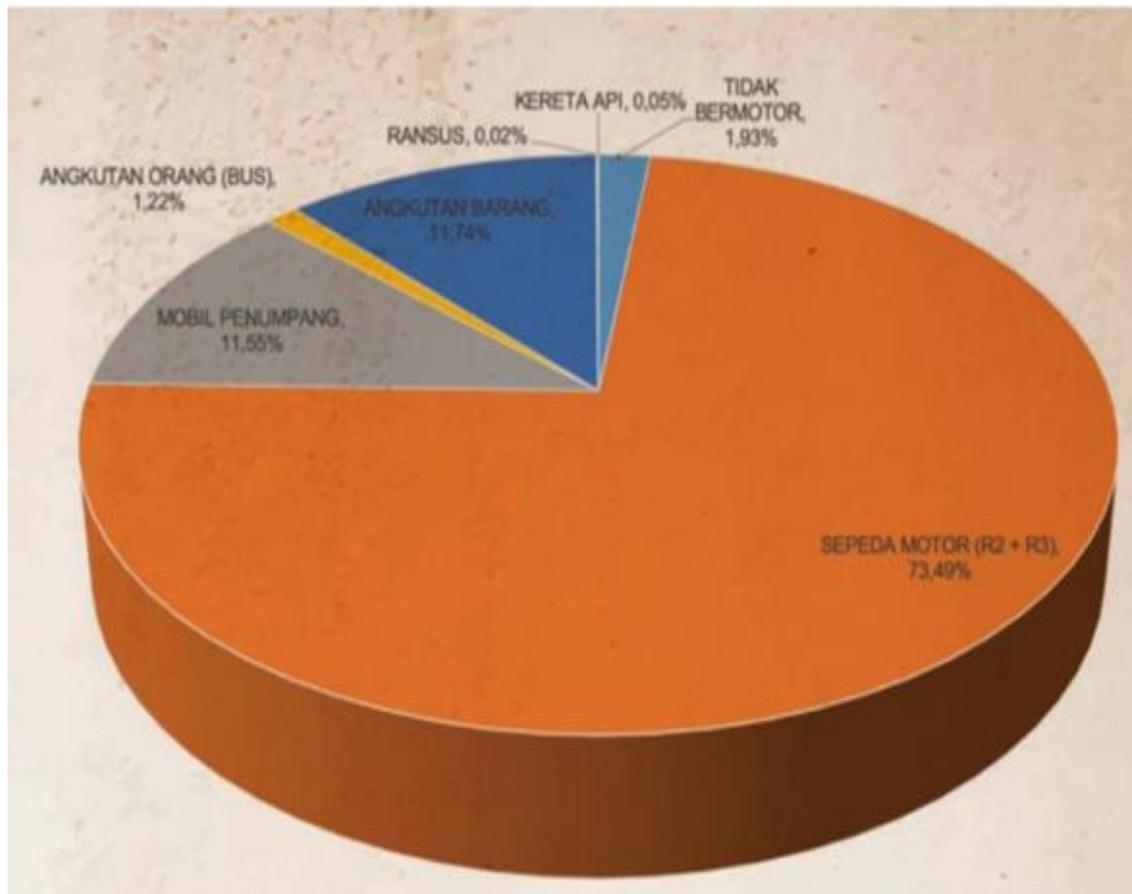
penyumbang risiko terbesar dalam kecelakaan di jalan. Studi menunjukkan bahwa lebih 85% risiko kecelakaan adalah diakibatkan oleh faktor manusia.²⁸

Salah satu aktor yang memiliki risiko paling besar dalam kecelakaan lalu lintas adalah pengguna sepeda motor. Berbagai studi telah menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan moda dengan tingkat kerawanan paling tinggi. Di Indonesia, sepeda motor merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Selama kurun waktu 10 (sepuluh) tahun terakhir data kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor tidak pernah turun.²⁹ Data Korlantas Polri tahun 2018, dari 196.457 kasus kecelakaan lalu lintas, 73, 49% melibatkan sepeda motor. Prosentase ini jauh lebih besar dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya, yaitu mobil penumpang sebanyak 11,55%, angkutan penumpang (bus) 1,22%, angkutan barang 11,74%, kendaraan khusus 0,02%, kereta api 0,05%, dan tidak bermotor sebanyak 1,93% ³⁰(lihat diagram di bawah).

²⁸Rune Elvik, Alena Høye, Truls Vaa, Michael Sørensen, *The Handbook Of Road Safety Measures*. Second Edition, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 2009.

²⁹"Sepeda Motor Penyumbang Kecelakaan Terbesar di Jalan Raya", <https://bisnisnews.id/detail/berita/sepeda-motor-penyumbang-kecelakaan-terbesar-di-jalan-raya>, diakses 1 April 2020.

³⁰"Sepeda Motor Penyumbang Kecelakaan Terbesar di Jalan Raya", <https://bisnisnews.id/detail/berita/sepeda-motor-penyumbang-kecelakaan-terbesar-di-jalan-raya>, diakses 1 April 2020.



Gambar: Kecelakaan Lalu Lintas 2018

Buku Potret Lalu Lintas di Indonesia memuat fakta populasi kendaraan bermotor seluruh Indonesia pada tahun 2018 adalah **141.428.052 unit** dan **81,58 persen** populasi kendaraan bermotor adalah sepeda motor, sebagaimana disebutkan tahun 2019. Dominasi sepeda motor ini meningkatkan faktor risiko keterlibatan sepeda motor pada kejadian kecelakaan lalu lintas.

Salah satu hasil studi dari sangat banyak studi tentang risiko sepeda motor di jalan raya adalah studi yang dilakukan oleh Lin dan

Kraus (2009)³¹. Studi juga menunjukkan bahwa pengemudi sepeda motor memiliki perilaku yang unik, sehingga pengelolaan pengemudi sepeda motor tidak cukup dengan menyediakan prasarana. Salah satu aspek yang juga menjadi perhatian di studi tentang psikologi lalu lintas adalah perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi sepeda motor. Studi dengan menggunakan data pengemudi sepeda motor di kota Bandung menunjukkan perilaku dalam pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi sepeda motor telah dilakukan oleh Joewono dkk^{32,33,34}.

2. Penggunaan Teknologi Komunikasi dan Informasi (ICT) dalam Angkutan Publik

Diskusi tentang angkutan umum konvensional dan angkutan umum berbasis teknologi memerlukan pemahaman tentang karakteristik angkutan publik perkotaan. Pada hakikatnya tidaklah tepat mendikotomikan angkutan konvensional dan berbasis teknologi. Pada dasarnya semua jenis kendaraan yang memiliki jadwal, rute, dan tarif tertentu dan digunakan untuk siapapun yang bersedia membayar adalah masuk dalam keluarga angkutan publik. Hal ini menjadikan kendaraan yang mengangkut penumpang dan menggunakan teknologi komunikasi dan informasi (ICT) adalah termasuk dalam angkutan publik.

Pembedaan antara konvensional dan berbasis aplikasi pada akhirnya tidak relevan, karena perkembangan dunia menunjukkan bahwa pengelolaan transportasi kota akan berkembang menggunakan teknologi informasi dan komunikasi. Hal ini menjadikan dikotomi tersebut tidak relevan dalam jangka panjang, sepanjang kota akan berkembang dan

³¹Mau-RoungLin and Jess F.Kraus, A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries, *Accident Analysis & Prevention* Volume 41, Issue 4, July 2009, 710-722

³²Susilo, Y.O., Joewono, T.B., and Vandebona, U. Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 75, Feb. 2015, 272-284

³³Joewono, T.B., Susilo, Y.O., and Vandebona, U. Behavioural Causes and Categories of Traffic Violations by Motorcyclists in Indonesian Urban Roads, *Journal of Transportation Safety and Security*, Vol. 7, No. 2, 2015, pp. 174-197

³⁴Joewono, T.B. and Susilo, Y.O. Traffic violations by young motorcyclists on Indonesian urban roads, *Journal of Transportation Safety & Security*, 9:sup1, (2017) 236-261,

memanfaatkan ICT. Pemanfaatan ICT tersebut pada dasarnya menjadikan kota tersebut sebagai “*Smart City*”, yang dapat diartikan transportasi kota tersebut akan memanfaatkan ICT dan secara khusus dikenal sebagai ITS (*intelligent transport system*).

Ada enam persoalan transportasi perkotaan yang dapat dan harus ditangani menggunakan ITS (*smart mobility*), yaitu³⁵:

- a. Persoalan kemacetan;
- b. Persoalan pengguna jalan berisiko tinggi (*Vulnerable road user*);
- c. Persoalan lingkungan (*Eco problem*);
- d. Persoalan penurunan kualitas (*Deterioration problem*);
- e. Persoalan pengelolaan bencana (*Disaster planning problem*); dan
- f. Persoalan efisiensi transportasi (*Transportation company efficiency improvement problem*).



Gambar 2.4

Tujuan Transportasi Masa Datang³⁶

Ada banyak contoh yang menjelaskan pengembangan kota dengan teknologi cerdas. Salah satu contoh penerapan kota cerdas adalah pada

³⁵<http://www.smartcitiesoftomorrow.com/mobility> diakses Agustus 2015.

³⁶<http://www.smartcitiesoftomorrow.com/mobility> diakses Agustus 2015.

pengelolaan sistem angkutan publik yang terintegrasi, atau dikenal dengan PTPS (*Public Transportation Priority Systems*). Sistem ini memiliki berbagai manfaat sebagai berikut³⁷:

- a. meningkatkan kemudahan pengguna (*convenience*).
- b. menarik pengguna untuk menggunakan angkutan publik (*encourage the use*).
- c. menjamin ketepatan waktu pengoperasian kendaraan (*on-time operation*).
- d. mengurangi waktu tunggu di simpang.
- e. mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas di lajur khusus bus.
- f. menjamin keselamatan bus saat melakukan manuver bergabung ke arus.

Dengan memerhatikan diskusi tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada akhirnya sistem angkutan publik harus berbasis pada ICT, yaitu menjadi transportasi kota yang cerdas. Diskusi lebih lanjut adalah adanya perbedaan antara ekspektasi dan harapan dalam penggunaan angkutan umum di perkotaan di Indonesia, yang memunculkan kebutuhan penggunaan angkutan berbasis teknologi saat ini (misalnya dilayani oleh Grab atau Gojek). Dalam seminar dan diskusi fenomena moda transportasi di ITB pada 2015, Joewono menjelaskan perbedaan antara pengalaman dan harapan tersebut³⁸. Lebih rinci Joewono (2015) menjelaskan bahwa ICT telah memberi pengaruh pada berbagai aspek kehidupan masyarakat di berbagai belahan dunia ataupun wilayah di Indonesia. Pengaruh tersebut mencakup:

- a. Kebutuhan untuk meningkatkan kualitas hidup;
- b. Harapan dan citra modern;
- c. Tuntutan efisiensi dan efektivitas;
- d. Ketersediaan sumber daya; dan
- e. Penyebarluasan informasi yang cepat.

³⁷<http://www.utms.or.jp/english/system/ptps.html> diakses Agustus 2015.

³⁸Tri Basuki Joewono, Presentasi dalam Seminar dan Diskusi Fenomena Moda Transportasi Baru di Kota Bandung, 24 Agustus 2015, di ITB, Bandung.

- 1) perubahan dan peningkatan tuntutan pemenuhan kebutuhan perjalanan.
- 2) peningkatan kuantitas.
- 3) berani membayar asalkan berkualitas.
- 4) kepastian.

Maka dapat disimpulkan bahwa persoalan pertumbuhan angkutan berbasis teknologi tersebut adalah jawaban sementara atas persoalan saat ini. Pada akhirnya persoalan utama adalah kebutuhan angkutan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas³⁹. Persoalan berbasis teknologi informasi dan komunikasi hanya terjadi sementara, karena pada akhirnya seluruh sistem angkutan publik harus beralih ke sistem cerdas yang mendasarkan pada ICT.

Jawaban ini sudah memiliki indikasi, dimana angkutan taksi telah banyak beralih dengan mengembangkan diri memanfaatkan ICT, contoh My BlueBird. Adapun indikasi bahwa pada akhirnya angkutan berbasis aplikasi akan berperilaku seperti angkutan lainnya telah terjadi saat ini, yaitu mangkalnya pengemudi ojek atau pengemudi mobil berbasis teknologi di jalan-jalan atau di depan stasiun untuk menunggu order (pesanan). Hal ini kembali menunjukkan bahwa mereka adalah pengemudi angkutan publik yang menunggu muatan.

Jadi pernyataan bahwa angkutan berbasis aplikasi tidak dapat diatur dengan peraturan tentang angkutan publik menjadi tidak valid. Operator penyedia jasa platform teknologi tidak dapat berkelit lagi bahwa layanan mereka pada dasarnya adalah layanan angkutan publik. Hal ini menunjukkan bahwa angkutan berbasis teknologi harus diatur dengan

³⁹Sigurd Grava, *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. McGraw-Hill, New York., 2003 memberikan penjelasan sebagai berikut: mobility is defined as the ability of any person to move between points in a community by private or public means of transportation. The usual obstacles to mobility are long distances, bad weather, steep hills (all constituting friction of space), but, above all, the unavailability of services, high fares, and possibly other forms of exclusion.

Accessibility is defined as the possibility of reaching any activity, establishment, or land use in a community by people (or by conveyances of goods or information) who have a reason to get there. It is a measure of the quality and operational effectiveness of a community. Sigurd Grava, *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. McGraw-Hill, New York., 2003.

peraturan tentang angkutan publik dan dipayungi dengan UU tentang LLAJ. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa UU tentang LLAJ saat ini perlu direvisi dan saat yang bersamaan memberi payung bagi peraturan menteri terkait yang mengatur angkutan berbasis aplikasi⁴⁰. Pengaturan ini akan memberi dampak positif bagi pengemudi angkutan berbasis teknologi, pengguna, maupun bermanfaat bagi kompetisi antar angkutan. Pengaturan ini akan menunjukkan eksistensi dari peran pemerintah, yaitu:

41

- a. Pemenuhan kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas yang mencakup.
 - 1) manajemen transportasi publik.
 - 2) hirarki moda transportasi.
 - 3) kualitas kota.
 - 4) kualitas hidup.
- b. Kepastian hukum dalam hal.
 - 1) standar pelayanan.
 - 2) kualitas pelayanan.
 - 3) pengaturan persaingan.

Berdasar penjelasan tersebut, dapat disampaikan rekomendasi sebagai berikut:

- a. ICT telah menjadi kebutuhan dalam sistem transportasi publik yang cerdas. Pengembangan kota dan transportasi perkotaan harus berbasis pada ICT. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh sistem harus berbasis pada teknologi (aplikasi);
- b. Harus ada penguatan peran pemerintah dalam pengembangan transportasi publik;
- c. Harus ada upaya penguatan peran transportasi publik; dan
 - 1) Membentuk kota yang berkualitas (berorientasi transportasi publik).
 - 2) Kesesuaian permintaan dan penyediaan.
 - 3) Kesesuaian dengan harapan pengguna.

⁴⁰PM 108 Tahun 2017.

⁴¹Tri Basuki Joewono, Presentasi dalam Seminar dan Diskusi Fenomena Moda Transportasi Baru di Kota Bandung, 24 Agustus 2015, di ITB, Bandung.

- 4) Sistem transportasi publik yang terintegrasi.
 - 5) Sistem transportasi publik yang cerdas.
- d. Terkait angkutan berbasis teknologi informasi.
- 1) Penempatan pada hirarki moda transportasi publik yang tepat.
 - 2) Kepastian peran pemerintah untuk mengatur.
 - 3) Persyaratan standar, kualitas pelayanan, operasi, persaingan.
 - 4) Kesempatan bagi operator transportasi publik untuk bersaing dan tersedianya pilihan bagi pengguna.

Mengacu kepada UU tentang LLAJ, ada lima persyaratan usaha angkutan umum. *Pertama*, kendaraan angkutan umum harus berbadan hukum. *Kedua*, penyelenggara angkutan umum harus memiliki izin angkutan. *Ketiga*, setiap kendaraan yang dijadikan angkutan harus melalui pengujian. *Keempat*, kendaraan itu harus menggunakan STNK yang sesuai dengan badan hukumnya. Dan *kelima*, pengemudi harus memiliki SIM umum.⁴²

Seiring dengan perkembangan teknologi informasi yang kian pesat, saat ini muncul angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi). Angkutan umum berbasis teknologi (aplikasi) merupakan kendaraan bermotor perseorangan yang melakukan fungsi sebagai angkutan umum dengan mengandalkan teknologi informasi atau aplikasi.

Angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) memberikan pelayanan yang sesuai kebutuhan seperti ketepatan waktu, ekonomis, dan nyaman. Angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan angkutan umum konvensional. Salah satunya adalah biaya perjalanan yang dibebankan kepada konsumen angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) lebih murah, waktu tunggu yang singkat, lebih cepat, kepastian biaya/tarif, ketersediaan armada, identitas pengemudi terekam dan dapat diakses apabila ada yang barang yang tertinggal jika dibandingkan dengan angkutan umum

⁴²Miftah Ardhian, "Uber dan Grab Hampir Penuhi Lima Syarat Angkutan Online", <https://katadata.co.id/berita/2016/04/27/uber-dan-grab-hampir-penuhi-lima-syarat-angkutan-online>, diakses 27 Februari 2018.

konvensional. Keunggulan ini mempengaruhi perkembangan angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) di Indonesia.

Namun di satu sisi, angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) ini tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum sebagaimana diatur dalam UU tentang LLAJ serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) tidak berbadan hukum, tidak memiliki izin angkutan, kendaraan tidak melalui pengujian, STNK tidak harus sesuai dengan badan hukumnya, dan pengemudi tidak memiliki SIM umum.

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa angkutan umum berbasis teknologi informasi (aplikasi) adalah *pertama*, praktis dan mudah digunakan. Layanan jasa angkutan umum berbasis teknologi (aplikasi) ini cukup menggunakan *smartphone* yang sudah menggunakan internet dan aplikasi penyedia jasa angkutan umum daring yang ada di dalamnya. *Kedua*, transparan. Dengan jasa angkutan umum berbasis teknologi (aplikasi) ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan umum daring secara detail seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi, dan lain sebagainya. *Ketiga*, lebih terpercaya. Pengemudi sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa angkutan umum berbasis teknologi (aplikasi) ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan umum ini. Dan *keempat*, adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi.⁴³

Konsep awal adanya angkutan umum berbasis teknologi (aplikasi) ini adalah *sharing economy*. Perusahaan teknologi di bidang jaringan transportasi atau *Transportation Network Companies* (TNC) menerapkan

⁴³Ricki Bermans Purba, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 2017, hlm. 21.

sharing economy untuk membuka bisnis jasa taksi *online* dan ojek *online*. TNC yang menerapkan *sharing economy* antara lain Gojek, Grab, dan Uber.

Definisi *sharing economy* sendiri bermacam-macam. Menurut Wallsten *sharing economy* mengubah fenomena aset individu yang tidak terpakai menjadi sumber daya yang produktif.⁴⁴ Sedangkan Regidor, Paronda, dan Napalang (2016) mendefinisikan *sharing economy* sebagai kebijakan yang memungkinkan orang untuk berbagi barang dan jasa dengan menggunakan *platform* internet dan aplikasi *Information and Communication Technology* (ICT).⁴⁵

Sharing economy mengubah aset-aset tersebut menjadi sumber daya yang produktif yang dapat memberikan pendapatan kepada pemiliknya. *Sharing economy* juga memungkinkan setiap orang yang tidak memiliki mobil untuk menggunakan mobil yang tidak terpakai dalam sebuah layanan penyewaan seperti taksi *online*. Dengan menggabungkan aset yang tidak produktif dan permintaan konsumen, maka *sharing economy* dapat menghasilkan nilai bagi aset tersebut. Nilai tersebut ialah upah yang konsumen bersedia bayar untuk memanfaatkan aset tersebut.⁴⁶

Sharing economy memanfaatkan teknologi *smartphone* selain untuk menghubungkan aset yang tidak produktif dengan konsumen yang juga untuk mengurangi biaya transaksi antara pemilik aset yang tidak produktif dengan konsumen yang bersedia membayar.⁴⁷ Selain itu, *sharing economy* juga menciptakan cara baru untuk mengelola bisnis, dengan mengubah pola kegiatan bisnis dari membeli aset baru menjadi penyewaan aset yang tidak produktif. Penyewaan aset menguntungkan pihak pelaku bisnis dan pemilik aset. Bagi pelaku bisnis, penyewaan aset mengurangi pengeluaran

⁴⁴Scott Wallsten, "The Competitive Effect of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?", Technology Policy Institute, 2015, p. 3.

⁴⁵Jose Regin F. Regidor, Arden Glenn A. Paronda, & Ma. Sheilah G. Napalang, "Comparative Analysis of Transportation Network Companies (TNC's) and Conventional Taxi Services in Metro Manila", 23rd Annual Conference of the Transportation Science Society of the Philippines Quezon City, Philippines, 8 August 2016, p. 13.

⁴⁶Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 9-10.

⁴⁷Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 10.

dan biaya transaksi pelaku bisnis. Sedangkan bagi pemilik aset, penyewaan aset meningkatkan produktivitas aset tersebut dan menghasilkan pendapatan.⁴⁸

Selain *economy sharing*, TNC juga menerapkan *ride sharing* (berbagi tumpangan) dalam operasional bisnisnya. *Sharing economy* dan *ride sharing* adalah teori yang digunakan dalam operasional bisnis TNC untuk membentuk platform bisnis TNC.⁴⁹ *Ride sharing* merupakan sebuah perjalanan tunggal atau berulang dengan jadwal yang tidak tetap, yang diselenggarakan dalam satu waktu, dengan pengkonfirmasi perjalanan beberapa menit sebelum keberangkatan atau jauh sebelum perjalanan dijadwalkan.⁵⁰ TNC di Indonesia yaitu Gojek dan Grab Indonesia sudah menerapkan konsep *ride sharing* ini.

Angkutan umum konvensional dan berbasis TI (teknologi informasi), faktanya bahwa terdapat angkutan umum orang masih belum diatur dalam UU tentang LLAJ tetapi penggunaannya cukup signifikan sebagai angkutan umum penumpang di wilayah perkotaan di Indonesia seperti angkutan umum roda 2 baik konvensional maupun berbasis TI. Kondisi ini jika tidak diatur dengan baik akan berdampak pada terjadinya kesemrawutan lalu lintas khususnya pada lalu lintas campuran (*mix traffic*) yang pada akhirnya menimbulkan tundaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas, konflik sosial dan tidak terciptanya rasa aman baik kepada penumpang maupun kepada masyarakat pengguna jalan serta masyarakat sekitarnya.

Terkait dengan pengaturan angkutan umum berbasis teknologi informasi, Pasal 140 UU tentang LLAJ membagi jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menjadi 2 (dua), yaitu: (1) angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, dan (2) angkutan

⁴⁸Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 10.

⁴⁹Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 11.

⁵⁰Rabi Mishalani, John Attanucci, & Andrew Amey, "Real-Time" Ridesharing-The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services", *TRB Annual Meeting*, 2011, dalam Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 11.

orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek meliputi: angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan (Pasal 142 UU tentang LLAJ). Sedangkan kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (Pasal 143 UU tentang LLAJ) adalah: (1) memiliki rute tetap dan teratur, (2) terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara, dan (3) menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.⁵¹

Sedangkan jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, berdasarkan ketentuan Pasal 151 UU tentang LLAJ terdiri atas: angkutan orang dengan menggunakan taksi; angkutan orang dengan tujuan tertentu; angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan angkutan orang di kawasan tertentu. Sesuai dengan amanat Pasal 157 UU tentang LLAJ, pengaturan lebih lanjut mengenai angkutan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek diatur dalam Peraturan Menteri, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Permenhub No. 117 Tahun 2018) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Permenhub No. 16 Tahun 2019).

Dalam Permenhub No. 117 Tahun 2018, jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek mengacu pada UU tentang

⁵¹Rabi Mishalani, John Attanucci, & Andrew Amey, ““Real-Time” Ridesharing-The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services”, *TRB Annual Meeting*, 2011, dalam Aprima Syafrino, “Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan”, *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 11.

LLAJ. Khusus untuk angkutan orang dengan tujuan tertentu Permenhub merinci ke dalam beberapa jenis angkutan, yaitu angkutan: antar jemput, permukiman, karyawan, sekolah, carter, sewa umum, dan sewa khusus (Pasal 13 Permenhub No. 117 Tahun 2018). Khusus mengenai angkutan sewa khusus, Pasal 28 Permenhub tersebut memberi kriteria sebagai pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam perkotaan dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan, menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Ketentuan Pasal 28 merupakan respon terhadap penggunaan alat transportasi umum berbasis aplikasi *online* yang sudah marak digunakan oleh masyarakat, khususnya masyarakat perkotaan.

Secara khusus Pemerintah mengeluarkan peraturan khusus terkait penyelenggaraan angkutan sewa khusus melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub No. 118 Tahun 2018) sebagaimana telah diubah dengan Permenhub No. 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub No. 17 Tahun 2019). Permenhub ini mengatur lebih detail mengenai persyaratan dan kriteria angkutan sewa khusus, termasuk di dalamnya mengatur secara rinci spesifikasi kendaraan yang dapat digunakan untuk angkutan khusus, standar pelayanan minimum, penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum, dan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Selaras dengan ketentuan yang berlaku untuk angkutan umum jenis lainnya, pada angkutan sewa khusus berlaku ketentuan mengenai kewajiban pengusaha angkutan sewa khusus untuk berbadan hukum Indonesia dan dikenai biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau retribusi daerah (Pasal 30 Permenhub No. 117 Tahun 2018 juncto Permenhub No. 118 Tahun 2018). Pasal 12 Permenhub No. 118 Tahun 2018 menyebutkan bahwa:

- a. Perusahaan Angkutan Sewa Khusus harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Badan hukum Indonesia tersebut berbentuk: badan usaha milik negara; badan usaha milik daerah; perseroan terbatas; atau koperasi.
- c. penyelenggara Angkutan Sewa Khusus dapat dilakukan oleh pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

Dengan demikian Permenhub No. 118 Tahun 2018 tidak hanya memberi kesempatan kepada badan hukum Indonesia yang berbentuk BUMN, BUMD, PT atau koperasi, tetapi juga memberi kesempatan kepada pengusaha mikro atau pengusaha kecil untuk terlibat di dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Sebagaimana diketahui baik dalam UU tentang LLAJ maupun dalam Permenhub No. 117 Tahun 2018, badan hukum Indonesia yang diperbolehkan terlibat dalam Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek hanya terbatas pada 4 jenis bentuk badan hukum, di luar pelaku usaha mikro atau kecil. Berdasarkan Permenhub No. 118 Tahun 2018, Perusahaan Angkutan Sewa Khusus dapat menyelenggarakan aplikasi di bidang transportasi darat secara mandiri atau bekerjasama dengan Perusahaan. Permenhub juga mengatur kewajiban dan larangan bagi perusahaan aplikasi terkait keterlibatannya dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus.

Fakta bahwa angkutan orang dan barang saat ini dilakukan juga melalui angkutan berbasis aplikasi *online*, memaksa pemerintah untuk mengatur keberadaannya. Namun, landasan yuridis beroperasinya transportasi berbasis *online* dengan menggunakan instrumen Peraturan Menteri juga dipandang kurang memiliki kekuatan hukum mengikat. Hal ini mengingat angkutan orang dan barang secara konvensional diatur dengan instrumen hukum UU tentang LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

3. Konsep Keamanan, Keselamatan, dan Peningkatan Kualitas Pelayanan Bertransportasi pada Transportasi Angkutan Transportasi Umum

Keamanan, keselamatan, dan pelayanan transportasi tetap menjadi prioritas dalam penyelenggaraan jasa transportasi, untuk mewujudkan terciptanya transportasi yang berkeselamatan dan pelayanan transportasi yang prima. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, menyebutkan bahwa salah satu komponen standar pelayanan publik adalah jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan risiko keragu-raguan. Selain itu, dalam Pasal 141 ayat (1) UU tentang LLAJ, juga dinyatakan bahwa keamanan dan keselamatan termasuk dalam standar pelayanan minimal perusahaan angkutan umum.

Dalam Pasal 1 UU tentang LLAJ, keamanan LLAJ merupakan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Adapun indikator aspek keamanan untuk kendaraan angkutan umum antara lain meliputi:⁵²

- a. Identitas kendaraan berupa nomor dan nama kendaraan dengan nilai ukur minimal terdapat satu stiker.
- b. Tanda pengenalan pengemudi berupa kartu dan nomor induk pengemudi dengan jumlah minimal terdapat satu kartu.
- c. Lampu isyarat tanda bahaya berupa tombol dan lampu isyarat tanda bahaya minimal terdapat satu.
- d. Lampu penerangan dengan nilai ukur ada dan berfungsi dengan baik.
- e. Petugas keamanan dengan jumlah minimal ada ada satu petugas.
- f. Kaca film dengan nilai ukur maksimal 60% kegelapan.

Sedangkan definisi keselamatan LLAJ menurut UU tentang LLAJ, merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia,

⁵²Muhammad Budiman, "Identifikasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDp) (Studi Kasus: Pengerakan Dari Kota Solok Ke Kota Padang)", *Skripsi*, Fakultas teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Komputer Indonesia, Bandung, 2012, hlm. 28.

kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Indikator aspek keselamatan antara lain meliputi:⁵³

- a. Kelaikan kendaraan dengan nilai ukur lulus uji kelaikan kendaraan.
- b. Peralatan keselamatan terdiri dari palu pemecah kaca, tabung pemadam kebakaran, dan tombol pembuka pintu otomatis dengan nilai ukur ada dan berfungsi dengan baik.
- c. Fasilitas kesehatan berupa kotak P3K dengan nilai ukur minimal satu set setiap kendaraan.
- d. Informasi tanggap darurat berupa informasi pengaduan minimal terdapat satu stiker.

Berdasarkan Penjelasan Pasal 94 ayat (1) huruf a UU tentang LLAJ, tingkat pelayanan merupakan ukuran kuantitatif (rasio volume per kapasitas) dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional, seperti kecepatan, waktu perjalanan, kebebasan bergerak, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam arus lalu lintas serta penilaian pengemudi terhadap kondisi arus lalu lintas.

Faktor keselamatan dan keamanan saat menggunakan angkutan publik merupakan salah satu ukuran tingkat pelayanan (*level of service*) dari angkutan publik. Berbagai studi telah membahas aspek keselamatan dan keamanan dalam menggunakan angkutan publik. Salah satu studi menunjukkan bahwa persyaratan keselamatan dan keamanan di angkutan publik tidak hanya ditentukan oleh kualitas kendaraan, namun ditentukan oleh kualitas pengemudi. Hal ini menjadikan persyaratan kompetensi pengemudi angkutan publik adalah lebih tinggi dibanding kompetensi pengemudi kendaraan pribadi⁵⁴.

⁵³Muhammad Budiman, "Identifikasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDp) (Studi Kasus: Pengerakan Dari Kota Solok Ke Kota Padang)", *Skripsi*, Fakultas teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Komputer Indonesia, Bandung, 2012, hlm. 28.

⁵⁴Joewono, T.B., and Kubota, H. Safety and Security Improvement in Public Transportation based in Public Perception in Developing Countries. *Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) Research* Vol. 30, No. 1, 2006. pp 86-100

Adapun faktor kualitas pelayanan menurut Loru (2016) adalah sebagai berikut:⁵⁵

- a. Keselamatan, berkaitan dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan pengendalian yang ketat, biasanya mempunyai tingkat keselamatan yang tinggi pula.
- b. Keandalan, berhubungan erat dengan faktor-faktor seperti ketetapan waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan.
- c. Fleksibilitas, merupakan kemudahan yang ada dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.
- d. Kenyamanan, berkaitan dengan tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, ketersediaan fasilitas khusus, waktu operasi dan lain-lain.
- e. Kecepatan, merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pengguna transportasi menginginkan kecepatan yang tinggi pula, namun hal tersebut dibatasi oleh masalah keselamatan.
- f. Dampak, terdapat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan sampai dampak sosial yang ditimbulkan dengan adanya suatu operasi lalu lintas, serta konsumsi energi yang dibutuhkan.

Diskusi lebih mendalam tentang kualitas pelayanan, tingkat kepuasan, dan pengalaman menggunakan angkutan publik dapat ditemukan dalam beragam studi. Beberapa studi telah dilakukan oleh

⁵⁵Filipus Tri Haryanto Loru, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Antar Kota Dalam Provinsi Jurusan Tambolaka Waikabubak, Sumba NTT)", *Skripsi*, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2016, hlm. 22-23.

Joewono dalam beberapa tahun terakhir ^{56,57,58,59}. Joewono dkk juga telah membahas dampak pada kebijakan pengembangan angkutan publik dengan memerhatikan kebutuhan pengguna⁶⁰.

Hal penting yang harus diperhatikan adalah adanya kebutuhan khusus di masing-masing kota di Indonesia, sehingga menggunakan pendekatan sama atau penggunaan indikator yang umum akan menimbulkan ketidaksesuaian. Berbagai studi menunjukkan bahwa ketepatan indikator yang digunakan akan memberi informasi yang tepat bagi pengambilan keputusan di masa selanjutnya.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, UU tentang LLAJ mengatur dan mengamankan adanya sistem informasi dan komunikasi LLAJ yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap LLAJ yang terpadu. Pengelolaan sistem informasi dan komunikasi LLAJ dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memerhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi LLAJ dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data.⁶¹

Secara umum penyelenggaraan angkutan umum dengan prinsip keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, kesetaraan dan keadilan harus mengakomodir kepentingan pemerintah, operator/pengemudi, penumpang/pengguna dan masyarakat. Dalam

⁵⁶Joewono, T.B., and Kubota, H. Exploring Negative Experience and User loyalty in Paratransit. *Transportation Research Record, Journal of Transportation Research Board Issue: 2034, 2007*, pp 134-142

⁵⁷Joewono, T.B., and Kubota, H. User Perception of Private Paratransit Operation in Indonesia. *Journal of Public Transportation Vol. 10, No. 4, December 2007*, pp. 99-1

⁵⁸Joewono, T.B., and Santoso, D.S. Service Quality Attributes of Public Transportation in Indonesian Cities, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS), Vol. 11, 2015*, pp. 1046-1081

⁵⁹Tarigan, A.K.M., Susilo, Y.O., and Joewono, T.B., Segmentation of paratransit users based on service quality and travel behaviour in Bandung, Indonesia, *Transportation Planning and Technology, Vol. 37, No. 2, 2014*, 200-218

⁶⁰Joewono, T.B., Tarigan, A.K.M., and Susilo, Y.O. Road-based public transportation in urban areas of Indonesia: What policies do users expect to improve the service quality?, *Transport Policy 49, 2016*, 114-124,

⁶¹Penjelasan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

kaitannya dengan perlindungan penumpang selaku konsumen penggunaan jasa angkutan umum, UU tentang LLAJ yang mendefinisikan penumpang sebagai orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.⁶² Dengan demikian dapat dikatakan bahwa penumpang merupakan konsumen jasa angkutan umum.

Penekanannya dalam kaitannya dengan penggunaan angkutan umum dititikberatkan kepada upaya untuk memastikan keselamatan penumpang melalui penyelenggaraan angkutan umum yang layak. UU tentang LLAJ telah mendefinisikan keselamatan LLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.⁶³ Dalam definisi ini jelas disebutkan bahwa upaya memastikan keselamatan penumpang tidak hanya mencegah kecelakaan, melainkan juga pada tahap meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan yang dapat membawa kerugian pada penumpang.

Secara tradisional upaya pemastian perlindungan konsumen diimplementasikan melalui kewajiban pemilik angkutan umum dengan memastikan kelaikan jalan dari kendaraan. Dalam UU tentang LLAJ disebutkan bahwa persyaratan kelaikan jalan sebuah kendaraan ditentukan sekurang-kurangnya oleh: (1) emisi gas buang, (2) kebisingan suara, (3) efisiensi sistem rem utama, (4) efisiensi sistem rem parkir, (5) kincup roda depan, (6) suara klakson, (7) daya pancar dan arah sinar lampu utama, (8) radius putar, (9) akuransi alat penunjuk kecepatan, (10) kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan (11) kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.⁶⁴

Perkembangan teknologi di dunia transportasi pada saat ini memiliki kecenderungan untuk menghapus batas antara kendaraan pribadi dan angkutan umum. Oleh karenanya, definisi kedua jenis kendaraan ini perlu dirumuskan kembali, namun tetap wajib mengikuti kaidah perlindungan

⁶²UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶³UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶⁴UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dan memastikan keselamatan dari penumpang pengguna kendaraan. Hal ini secara tegas juga disebutkan dalam UU tentang LLAJ yang menyebutkan bahwa pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi LLAJ dilaksanakan dengan menerapkan standar keamanan dan keselamatan.⁶⁵

4. Konsep dan Penyelenggaraan Dana Preservasi Jalan

UU tentang LLAJ mendefinisikan dana preservasi jalan sebagai dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Kemudian pada Pasal 29 ayat (3) UU tentang LLAJ dijelaskan bahwa dana preservasi jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan. Kemudian pada ayat (4) disebutkan bahwa dana preservasi jalan dapat bersumber dari pengguna jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dana preservasi jalan ini pada prinsipnya bertujuan untuk menjaga serta meningkatkan kualitas jalan. Praktik melaksanakan pungutan dari pengguna jalan untuk kepentingan ini sudah lazim dilakukan di beberapa negara dan dikenal dengan nama *road fund*, *road pricing*, *on street parking*. Beberapa sumber dana dari retribusi dan pajak jalan yang dapat dijadikan sebagai sumber dana preservasi jalan antara lain: Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), Retribusi dan pajak parkir serta retribusi pengendalian lalu lintas jalan serta Sumber lain yang didapatkan dari penggunaan ruang milik jalan selain jalur lalu lintas umum. Berbagai diskusi tentang *road fund* telah dilakukan lebih dari satu

⁶⁵UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dekade lalu^{66,67,68}. Sedangkan mekanisme pemungutan dapat berupa pajak maupun retribusi. Dalam implementasinya *road fund* harus mempertimbangkan beberapa karakteristik, yaitu: letak geografis, potensi implementasi program, sumber dana, mekanisme pengumpulan dana, fungsi administrasi dana khusus jalan, pemanfaatan dana dari pengguna jalan, dan metode alokasi dana. Pemerintah harus memerhatikan karakteristik tersebut karena setiap lokasi jalan tentu memiliki perbedaan dan perlakuan sesuai dengan kebutuhan transportasi di daerah.⁶⁹

Sebagai dasar hukum pelaksanaan dana preservasi jalan, Kementerian Pekerjaan Umum telah menerbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan. Pada peraturan ini disebutkan bahwa anggaran untuk pemeliharaan jalan dibebankan pada Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Provinsi, dan APBD Kabupaten/Kota, sesuai dengan status jalan, apakah jalan nasional, provinsi, ataukah jalan kabupaten/kota.

Secara ideal, kegiatan preservasi jalan selayaknya dilakukan dengan pendekatan *long segment* atau pendekatan ruas jalan yang panjang. Dengan demikian kualitas jalan akan lebih mudah dipastikan seragam dalam satuan ruas yang panjang. Namun demikian pendekatan *long segment* masih terkendala beberapa masalah, diantaranya adalah status jalan dan kebijakan penganggaran bagi preservasi jalan lintas provinsi dan kabupaten. Kesulitan penganggaran juga terkait dengan beban serta volume kendaraan bermotor yang melalui suatu wilayah.

⁶⁶Basuki, T., Santosa, W., and Hamidy, F.D., The Appropriateness of Establishing a Road Fund in The Province of Lampung. Presented in International Conference on Civil Engineering, Civil Engineering in Developing Countries: Facing the Challenges, Batu, East Java, Indonesia, October, 1-3, 2003

⁶⁷Santosa, W., Basuki, T., and Hamidy, F.D. Potensi Penerapan Konsep Dana Pemeliharaan Jalan di Propinsi Lampung. Seminar Nasional Road Fund 2003, Himpunan Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, April 26, 2003.

⁶⁸Rudi Rachdian, 2013, Kelembagaan Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan di Indonesia, Tesis Magister, Universitas Katolik Parahyangan

⁶⁹Tiopan Henry Manto Gultom, Model Pembiayaan Pemeliharaan Jalan dari Earmarked Tax di Indonesia (Studi Kasus : Pulau Bali), jurnal tidak dipublikasikan.

Saat ini penanganan preservasi jalan belum dilakukan secara komprehensif masih bersifat parsial dan belum terkoordinasi sebagai suatu kesatuan jaringan lalu lintas baik status jalan nasional, jalan provinsi maupun jalan kabupaten/kota. Sehingga manfaat penyelenggaraan jalan belum sesuai harapan dalam menunjang kegiatan ekonomi. Sebagai contoh penanganan jalan nasional pada satu sistem jaringan jalan tidak diikuti atau bersinergi dengan penanganan jalan provinsi atau jalan kabupaten/kota yang terkoneksi. Sehingga penghematan waktu perjalanan tidak terpenuhi seperti yang diharapkan.

Dengan memerhatikan diskusi tersebut, maka nampak jelas bahwa kewenangan pelaksanaan preservasi jalan ada di tangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Sedangkan dari sisi pengaturan mengenai jalan, secara khusus telah diatur dalam UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang substansinya antara lain meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Hal ini menimbulkan pertanyaan untuk didiskusikan, apakah pengaturan dana preservasi jalan yang pengaturannya sebelumnya terdapat UU tentang LLAJ tidak sebaiknya dikelompokkan dalam substansi UU tentang Jalan.

B. Kajian terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Asas-asas dalam pembentukan peraturan negara yang baik (*beginselen van behoorlijke regelgeving*) terbagi atas asas-asas yang formal dan yang material.⁷⁰ Asas-asas yang formal meliputi:

- a. asas tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doelstelling*);
- b. asas organ/lembaga yang tepat (*beginsel van het juiste orgaan*);
- c. asas perlunya pengaturan (*het noodzakelijkheids beginsel*);

⁷⁰I.C. van der Vlies, *Het wetsbegrip en beginselen van behoorlijke regelgeving*, 's-Gravenhage: Vuga 1984 hal 186 seperti dikutip oleh A. Hamid S. Attamimi dalam Maria Farida Indrati, S., *Ilmu Perundang-undangan 1, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Jakarta: Kanisius, 2007, hal. 253-254.

- d. asas dapatnya dilaksanakan (*het beginsel van uitvoerbaarheid*); dan
- e. asas konsensus (*het beginsel van consensus*).

Adapun asas-asas yang material meliputi asas tentang terminologi dan sistematika yang benar; asas tentang dapat dikenali; asas perlakuan yang sama dalam hukum; asas kepastian hukum; dan asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

Di dalam pembentukan peraturan perundang-undangan di Indonesia yang patut, adalah sebagai berikut⁷¹:

- a. cita Hukum Indonesia, yang tidak lain adalah Pancasila yang berlaku sebagai “bintang pemandu”;
- b. asas negara berdasar atas hukum yang menempatkan undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum, dan asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi yang menempatkan undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan Pemerintahan; dan
- c. Asas-asas lainnya, yaitu asas-asas negara berdasar atas hukum yang menempatkan undang-undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum dan asas-asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi yang menempatkan undang-undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan pemerintahan.

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut meliputi juga asas tujuan yang jelas; asas perlunya pengaturan; asas organ/lembaga dan materi muatan yang tepat; asas dapatnya dilaksanakan; asas dapatnya dikenali; asas perlakuan yang sama dalam hukum; asas kepastian hukum; dan asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

Apabila mengikuti pembagian mengenai adanya asas yang formal dan asas yang material, A. Hamid S. Attamini membagi asas-asas

⁷¹I.C. van der Vlies, *Het wetsbegrip en beginselen van behoorlijke regelgeving*, 's-Gravenhage: Vuga 1984 hal 186 seperti dikutip oleh A. Hamid S. Attamini dalam Maria Farida Indrati, S., *Ilmu Perundang-undangan 1, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Jakarta: Kanisius, 2007, hal. 254-256.

pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut tersebut sebagai:⁷²

a. Asas-asas formal, dengan perincian:

- 1) asas tujuan yang jelas;
- 2) asas perlunya pengaturan;
- 3) asas organ/lembaga yang tepat;
- 4) asas materi muatan yang tepat;
- 5) asas dapatnya dilaksanakan; dan
- 6) asas dapatnya dikenali;

b. Asas-asas material, dengan perincian:

- 1) asas sesuai dengan cita hukum indonesia dan norma fundamental negara;
- 2) asas sesuai dengan hukum dasar negara;
- 3) asas sesuai dengan prinsip-prinsip negara berdasar atas hukum; dan
- 4) asas sesuai dengan prinsip-prinsip pemerintahan berdasar sistem konstitusi.

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik dirumuskan juga dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang selanjutnya diubah menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang (UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan) sebagai berikut:

a. Pasal 5 menyatakan bahwa dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus berdasarkan pada asas pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik yang meliputi:

- 1) kejelasan tujuan;

⁷²I.C. van der Vlies, *Het wetsbegrip en beginselen van behoorlijke regelgeving*, 's-Gravenhage: Vuga 1984 hal 186 seperti dikutip oleh A. Hamid S. Attamimi dalam Maria Farida Indrati, S., *Ilmu Perundang-undangan 1, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Jakarta: Kanisius, 2007, hal. 256.

- 2) kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat;
- 3) kesesuaian antara jenis dan materi muatan;
- 4) dapat dilaksanakan;
- 5) kedayagunaan dan kehasilgunaan;
- 6) kejelasan rumusan; dan
- 7) keterbukaan.

b. Pasal 6 menyatakan bahwa materi muatan Peraturan Perundang-undangan mengandung asas, sebagai berikut:

- 1) pengayoman;
- 2) kemanusiaan;
- 3) kebangsaan;
- 4) kekeluargaan;
- 5) kenusantaraan;
- 6) Bhinneka Tunggal Ika;
- 7) keadilan;
- 8) kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
- 9) ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
- 10) keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Selain asas-asas tersebut, berdasarkan Pasal 6 ayat (1) UU tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, peraturan perundang-undangan tertentu dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum peraturan perundang-undangan yang bersangkutan.

2. Asas-Asas Umum Penyelenggaraan Lalu Lintas

Penyelenggaraan LLAJ harus berlandaskan kepada asas-asas sebagai berikut:

1. Asas Kepastian Hukum

Asas ini menjelaskan bahwa pengaturan penyelenggaraan LLAJ harus dilaksanakan untuk menciptakan ketertiban dan keamanan dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

2. Asas transparan

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dilaksanakan dengan keterbukaan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan LLAJ.

3. Asas akuntabel

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dapat dipertanggungjawabkan.

4. Asas berkelanjutan

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dilaksanakan dengan penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan LLAJ.

5. Asas partisipatif

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus memuat pengaturan tentang peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan LLAJ.

6. Asas bermanfaat

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

7. Asas efisien dan efektif

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dilaksanakan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

8. Asas seimbang

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.

9. Asas terpadu

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

10. Asas mandiri

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ dilaksanakan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

11. Asas keamanan dan keselamatan

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus menciptakan suatu keadaan terbebasnya orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan melawan hukum dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas serta terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan.

12. Asas kesetaraan

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus dapat memberikan pelayanan yang merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

13. Asas keadilan

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

14. Asas Futuristis atau Visioner

Asas ini menjelaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ tidak hanya dibuat untuk mengatasi suatu peristiwa di masa kini tetapi harus dapat menjangkau perkembangan di masa depan.

15. Asas Pengawasan Politik

Asas ini menjelaskan bahwa DPR RI memiliki kewenangan melakukan pengawasan terhadap kebijakan pemerintah khususnya dalam penyelenggaraan LLAJ yang didasarkan pada fungsi DPR RI dalam UUD NRI Tahun 1945.

C. Kajian terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat, dan Perbandingan dengan Negara Lain

1. Implementasi UU tentang LLAJ

Lingkup pengaturan UU tentang LLAJ saat ini belum mampu mengikuti perkembangan dan kebutuhan hukum dalam penyelenggaraan LLAJ terkait dengan perkembangan teknologi informasi. Salah satunya angkutan umum daring. Dalam hal pemenuhan kewajiban penyediaan angkutan umum di dalam wilayah kabupaten/kota (sesuai amanat Pasal 138 UU tentang LLAJ) masih dirasa kurang. Kekurangan penyediaan angkutan umum tersebut merupakan salah satu faktor yang mendorong tumbuhnya angkutan alternatif (contohnya angkutan daring), yang jumlahnya semakin tinggi.⁷³ Awal mula dari transportasi daring adalah adanya kebutuhan dan teknologi. Sehingga dasarnya bukan transportasi akan tetapi teknologi. Platformnya adalah teknologi informasi dan kenyataannya bergerak di transportasi, sehingga harus tunduk pada aturan yang mengatur Bergeraknya orang di bidang transportasi terkait keselamatan, keamanan, dan lain sebagainya.⁷⁴

Kemajuan teknologi juga mendorong terciptanya transportasi yang ramah lingkungan seperti mobil listrik. Namun sampai saat ini tidak ada pasar bagi transportasi ramah lingkungan ini. Pemerintah seyogyanya mulai mendukung dan menggiatkan pengembangan industri mobil listrik dan industri transportasi ramah lingkungan. Meskipun hal ini sudah diatur dalam Perpres dan Permen, namun akan lebih baik jika

⁷³Paguyuban Transportasi Online Bali, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU LLAJ, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Bali, Selasa, 3 April 2018.

⁷⁴Tri Basuki Joewono, disampaikan dalam RDPU KOMISI V dengan pakar/akademisi dalam rangka RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, DPR RI, Jakarta, 12 Februari 2020.

dapat diatur dalam UU tentang LLAJ.⁷⁵ Selain itu, dalam hal uji tipe kendaraan bermotor listrik juga belum diatur secara eksplisit di UU tentang LLAJ.

Kemudian sebagai salah satu solusi untuk mengatasi kemacetan di Jakarta adalah penerapan kebijakan *electronic road pricing* (ERP) atau sistem ruas jalan berbayar. Pada dasarnya ERP merupakan kebijakan pembatasan jumlah kendaraan melalui sistem jalan berbayar, dimana setiap kendaraan yang melintasi ruas jalan tertentu akan dikenakan biaya. Dalam hal ini pemerintah perlu menyiapkan regulasi terkait pungutan yang akan dilakukan. Regulasi tersebut dapat diatur dalam UU tentang LLAJ.

Secara umum, UU tentang LLAJ sampai dengan saat ini juga dinilai kurang efektif implementasinya⁷⁶, karena terdapat beberapa ketentuan di dalam UU tentang LLAJ yang belum ditindaklanjuti dengan petunjuk teknis, bahkan membutuhkan petunjuk teknis yang sangat banyak. Jika diinventarisir, ada sekitar 58 peraturan pelaksana dan teknis yang dapat menunjang berlakunya UU tentang LLAJ.⁷⁷

Menurut Akademisi Fakultas Teknik Universitas Andalas, implementasi UU tentang LLAJ dinilai belum efektif dikarenakan masih ada permasalahan terkait penyelenggaraan LLAJ, di antaranya adalah:

Pertama, sanksi pelanggaran yang relatif ringan dan tidak konsisten diterapkan di lapangan. Saat ini sanksi yang dikenakan adalah denda minimum sebesar Rp50.000. Jumlah ini dirasa terlalu kecil dan tidak menimbulkan efek jera kepada masyarakat pengguna jalan.⁷⁸

⁷⁵Mailinda Eka Yuniza, disampaikan dalam RDPU KOMISI V dengan pakar/akademisi dalam rangka RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, DPR RI, Jakarta, 12 Februari 2020.

⁷⁶Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan Organisasi Angkutan Darat (Organda) DPP Bali, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU LLAJ, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Bali, Rabu, 4 April 2018.

⁷⁷Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan Organisasi Angkutan Darat (Organda) DPP Bali, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU LLAJ, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Bali, Rabu, 4 April 2018.

⁷⁸Purnawan dan Yosritzal, diskusi dengan Fakultas Teknik Universitas Andalas dalam rangka Pengumpulan Data Penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-

Kedua, permasalahan lain juga terjadi yaitu lemahnya penegakan peraturan dan kurangnya koordinasi antar lembaga. Peraturan lalu lintas dibuat oleh dinas perhubungan namun dalam penindakan dilakukan oleh kepolisian dimana Kepolisian tidak dibawah komando pemerintah daerah (pemda).⁷⁹

Ketiga, permasalahan lain juga terjadi terkait dana preservasi jalan. Dana preservasi jalan perlu direvisi karena sampai saat ini belum dijalankan. Jika dana preservasi jalan direvisi ke dalam perubahan UU tentang LLAJ ke depan, maka harus dinyatakan berapa persen dana yang harus dialokasikan untuk preservasi jalan.⁸⁰

Keempat, adanya angkutan umum daring yang semakin marak muncul saat ini. Adanya transportasi daring sangat membantu masyarakat karena kemudahan aksesnya. Namun, keberadaan transportasi daring yang tidak bisa dikendalikan oleh pemerintah, justru akan mengancam rusaknya sistem angkutan umum yang sudah ada dan dapat mengganggu jaringan jalan dan lalu lintas orang, barang, dan kendaraan lain.⁸¹

Beberapa pakar lainnya juga mengungkapkan permasalahan dalam UU LLAJ. Menurut pakar hukum tata negara, Andi Sandi Antonius, UU LLAJ belum dapat mengakomodir perkembangan teknologi terkait dengan lalu lintas angkutan jalan di antaranya pengaturan:⁸²

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

⁷⁹Yosritzal, diskusi dengan Fakultas Teknik Universitas Andalas dalam rangka Pengumpulan Data Penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

⁸⁰Purnawan, diskusi dengan Fakultas Teknik Universitas Andalas dalam rangka Pengumpulan Data Penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

⁸¹Purnawan, diskusi dengan Fakultas Teknik Universitas Andalas dalam rangka Pengumpulan Data Penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

⁸²Andi Sandi Antonius, Materi Muatan UU No 22 Tahun 2009: Solusi Problematika Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kontemporer, disampaikan dalam FGD di Fraksi Nasdem tanggal 28 Juni 2021.

Pertama, angkutan daring. Masalah utama dari angkutan daring yaitu kendaraan pribadi yang digunakan untuk angkutan umum dan kendaraan roda dua sebagai angkutan umum.

Kedua, angkutan massal dan perkotaan. Penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan harus didukung trayek angkutan umum yang tidak memiliki kesamaan dengan angkutan massal sehingga tidak terjadi persaingan antarkeduanya dan trayek angkutan umum tersebut harus dapat melanjutkan ke trayek angkutan massal.

Ketiga, kendaraan listrik dan *autonomous vehicle*. Adanya jenis transportasi ini sebagai akibat dari adanya perkembangan teknologi dalam bidang transportasi. Oleh karena itu, harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan serta dilakukan Uji Tipe kendaraan layaknya kendaraan bermotor.

Keempat, *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*. Penerapan ETLE sesuai dengan amanat pada Pasal 272 UU LLAJ. Untuk mendukung penerapan ETLE diperlukan beberapa hal seperti digitalisasi regident, big data LLAJ, serta perbaikan infrastruktur jalan yang memadai.

Dan *kelima*, standar kesehatan angkutan umum. Pengaturan mengenai standar kesehatan angkutan umum belum ada pada UU LLAJ. Padahal hal ini seharusnya menjadi standar pelayanan minimal dari angkutan umum.

Akademisi Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, Muhammad Isran Ramli menyatakan bahwa pengadaan angkutan massal menjadi tanggung jawab operator bukan regulator (contoh program BRT dari pemerintah). Apabila melegalisasi modanya/perhubungan *by the service* akan lebih cepat karena anggaran dari pemerintah, akan tetapi *on the track mass transportation* di dunia bahwa fungsi pemerintah terpisah sebagai regulator dan operator. Jadi dalam hal angkutan massal, yang melakukan pengadaan dan penyelenggaraannya harus dipisah. Karena tidak akan efektif jika penggunaan dana berasal dari negara. Oleh karena

itu, pemerintah tidak menjadi ‘pemain’. Namun pemerintah seharusnya berkolaborasi dengan operator LLAJ.⁸³

Permasalahan terkait transportasi daring juga perlu diatur dalam UU LLAJ agar aturan di bawahnya dapat mengatur lebih detail. Selain itu, juga perlu dibatasi jumlah pengemudi sepeda motor dan taksi daring, karena jangan sampai jumlahnya tidak terkendali, sehingga dapat menjadi ancaman terutama untuk *mass transportation*. Oleh karena itu perlu ditambahkan aturan mengenai pengendalian jumlahnya.⁸⁴

Penegakan hukum ODOL juga dirasa masih lemah. Alternatif apakah lanjut dengan denda atau lanjut dengan mengurangi muatan sesuai dengan beban di jembatan timbang. Apakah dengan membayar denda tersebut setimpal dengan biaya kerusakan jalan dan kemacetan akibat ODOL. Oleh karena itu, hukumannya diperketat. Jumlah denda harus setimpal, artinya semakin banyak muatannya semakin besar biaya dendanya/dendanya lebih mahal dari nilai barang (diatur dalam PP atau peraturan lebih lanjut) artinya dendanya diberikan berdasarkan berat kelebihan muatan dan nilai barang. Oleh karena itu, pendekatan menghitung dendanya nilai kerusakan jalan dari titik awal ke titik akhir perjalanan.⁸⁵

Adanya fenomena taksi dan ojek *online* di Indonesia seperti ojek *online*, banyak digunakan sebagai *feeder* ke stasiun atau halte. Namun khusus kendaraan roda dua harus memerhatikan segi keamanannya. Selain itu seiring dengan perkembangan teknologi, perlu diatur pengaturan terkait kendaraan listrik. Teknologinya tidak perlu diatur akan tetapi subsidi ramah lingkungan perlu didukung dan diatur oleh

⁸³Disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 23 Juni 2021.

⁸⁴Disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 23 Juni 2021.

⁸⁵Disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 23 Juni 2021.

pemerintah seperti pengurangan pajak atau tarif listriknya. Terkait dengan dana transportasi massal berbasis jalan, dapat menggunakan APBD atau sumber lain di daerah sehingga bebannya tidak hanya di pusat saja tapi di daerah juga.⁸⁶

Menurut Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, Budi Setiyadi, implementasi UU LLAJ sudah berjalan sesuai *roadmap*. Namun perlu adanya penegasan atau penyempurnaan kembali seiring dengan perkembangan teknologi dan perkembangan kebutuhan masyarakat (pola perjalanan) saat ini.⁸⁷

Ada beberapa hal yang menjadi perhatian bagi Kementerian Perhubungan terkait dengan UU LLAJ.⁸⁸ *Pertama*, saat ini ada 5 (lima) instansi pembina penyelenggaraan dan pembinaan LLAJ yaitu Kemenhub, Kemen PUPR, Kemenperin, Ristek BRIN, dan Kepolisian. Oleh karena itu, perlu diatur instansi mana yang menjadi koordinator pembina dalam penyelenggaraan LLAJ. Selain itu juga diperlukan penambahan instansi pembina seperti Kemendikbud yang menangani hal terkait pendidikan berlalu lintas, Bappenas, dan Kemenkes.

Kedua, Kementerian Perhubungan juga menyatakan Forum LLAJ masih belum optimal baik di tingkat pusat maupun daerah. Oleh karena itu perlu diperjelas kembali keberlanjutan dari Forum LLAJ baik dari segi keberadaannya, penganggarannya, dan tata kelolanya.

Ketiga, Kementerian Perhubungan juga mengalami kesulitan dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan sewa khusus dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Hal ini disebabkan oleh status dari angkutan umum tersebut yang belum memenuhi persyaratan penyelenggaraan angkutan umum.

⁸⁶Yos Sunitiyoso, disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 24 Juni 2021.

⁸⁷Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 29 Juni 2021.

⁸⁸Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 29 Juni 2021.

Keempat, perkembangan terkait kendaraan bermotor sangat cepat. Oleh karena itu perlu diakomodir pengaturannya yang mendukung Perpres Nomor 55 tentang Kendaraan Bermotor Listrik dengan memberikan kemudahan penyiapan infrastruktur pendukungnya.

Kelima, perlu adanya pengawasan untuk membatasi kendaraan bermotor yang sudah tidak laik lagi melalui kebijakan penghapusan kendaraan bermotor (*scraping*). *Keenam*, perlu adanya penyesuaian kategori kendaraan bermotor dengan regulasi internasional.

Ketujuh, perlu dilakukan penyederhanaan (simplifikasi) perizinan, dimana AMDAL lalu lintas menjadi bagian dari UKL-UPL sesuai dengan UU Cipta Kerja. *Kedelapan*, perluasan definisi angkutan harus mengakomodir penggunaan teknologi informasi. *Kesembilan*, mobil bus bertrayek wajib singgah di terminal/pool hanya untuk perawatan kendaraan dan sanksi administratif dan denda untuk kendaraan yang singgah pada terminal bayangan. *Kesepuluh*, perlu dibukanya peluang perusahaan angkutan umum berbentuk UMKM.

Kesebelas, perlu adanya pengaturan sepeda motor sebagai angkutan umum berbasis aplikasi dengan diikuti kewajiban penyediaan tempat istirahat bagi pengemudi. *Kedua belas*, perlu adanya penguatan kewenangan PPNS dimana lokasi penindakan tidak terbatas pada terminal dan jembatan timbang saja dan tidak harus berdampingan dengan kepolisian. *Ketiga belas*, pengawasan secara elektronik antara lain bagi angkutan umum dan penegakan hukum serta peningkatan fungsi penimbangan kendaraan bermotor dalam pengawasan muatan angkutan umum untuk mengatasi ODOL.

Keempat belas, perlu ditambah besaran denda, lamanya pidana, dan pihak yang dikenakan sanksi terutama sanksi terhadap pelanggaran dan kejahatan ODOL yang dinilai masih terlalu ringan dan rendah. *Kelima belas*, penenaan sanksi terhadap angkutan illegal/travel gelap dan kendaraan yang tidak dilakukan uji berkala. Dan *keenam belas*, penjatuhan sanksi yang tidak hanya kepada pengemudi tetapi juga

pemilik kendaraan serta perusahaan perakit, pembuat, serta pengimpor kendaraan yang dioperasikan di jalan.

Adanya perubahan di bidang informasi dan teknologi yang begitu cepat menyebabkan pengelolaan lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan tidak lagi sebatas cara-cara manual, parsial, maupun konvensional sehingga diperlukan sistem yang modern. Oleh karena itu, penanganan lalu lintas ini hendaknya berbasis pada sistem elektronik atau berbasis teknologi informasi yang dapat dikembangkan untuk sistem data dan informasi yang mendukung fungsi operasional, penegakkan hukum maupun fungsi pelayanan kepada publik.⁸⁹

Catatan lain dari Korlantas mengenai UU LLAJ adalah apakah penggolongan SIM perlu disesuaikan dengan Perpol 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan SIM. Lalu Korlantas juga menilai perlu adanya kajian untuk memasukkan LRT/MRT menjadi bagian dari sistem transportasi yang apabila mengalami gangguan akan berdampak pada masalah lalu lintas.⁹⁰

Korlantas bertugas untuk membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas meliputi pendidikan masyarakat, penegakkan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, patroli jalan raya, dll. Oleh karena itu, Pimpinan Komisi V, Syarief Abdullah Alkadrie menilai perlu adanya peningkatan status lembaga Korlantas menjadi salah satu badan di Lembaga Polri demi penguatan struktur keorganisasian dan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat. Selain itu juga perlu untuk membentuk kelembagaan khusus yang mengurus bidang transportasi, lalu lintas dan angkutan jalan. Fakta bahwa belum sinerginya urusan transportasi dan angkutan jalan karena kewenangannya masih bersifat sektoral antarkementerian dan lembaga, maka Korlantas menilai perlu

⁸⁹Korlantas Polri, disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 7 Juli 2021.

⁹⁰Korlantas Polri, disampaikan dalam Diskusi Narasumber/Pakar Penyusunan Naskah Akaemik dan Rancangan Undang-Undang Atas Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 7 Juli 2021.

dibentuknya badan khusus urusan transportasi dan angkutan jalan yang akan melibatkan berbagai unsur *stakeholder* kementerian/lembaga seperti pada badan-badan lain misalnya BADAN SAR, BMKG, BNPB dll yang memiliki tupoksi yang spesifik. Sehingga dalam pelaksanaannya tidak lagi kita mendapatkan kesan adanya terjadi tumpang tindih kewenangan dalam pelaksanaan UU LLAJ.⁹¹

Terkait dengan taksi daring, Syarif menilai angkutan umum daring dipandang sebagai fenomena transisional, sampai Pemerintah dan Pemerintah Daerah mampu menyediakan angkutan umum massal dan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Oleh karena itu, fenomena transisional ini harus direspons dengan kebijakan yang bersifat transisional dengan memegang prinsip dasar bahwa kendaraan bermotor Roda Dua tidak layak untuk difungsikan sebagai Kendaraan Bermotor Umum.⁹²

RUU LLAJ kedepan harus responsif terhadap kemajuan dan perkembangan zaman. Fenomena angkutan berbasis aplikasi adalah wujud dari pengembangan dunia teknologi yang terkait langsung dampaknya terhadap dunia transportasi di Indonesia, bahkan seluruh dunia. Sehingga dalam RUU LLAJ seyogyanya dapat mengakomodir hal ini. Utamanya yang terkait dengan penyedia jasa aplikasi transportasi daring harus dimasukkan sebagai perusahaan transportasi; perlindungan untuk hak-hak mitra (pengemudi) dalam hubungan mitra antara perusahaan (aplikator) dengan mitra (pengemudi); standar khusus layanan jasa transportasi daring dalam rangka menjamin keamanan dan kenyamanan konsumen; serta perlu adanya pengaturan mekanisme pertanggungjawaban baik bagi perusahaan penyedia aplikasi atau mitra/pengemudi dalam hal terdapat perbuatan yang

⁹¹Syarief Abdullah Alkadrie, disampaikan dalam FGD Fraksi Partai NasDem terkait penyusunan naskah akademik dan RUU Perubahan Kedua atas UU Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), Jakarta, 28 Juni 2021.

⁹²Syarief Abdullah Alkadrie, disampaikan dalam FGD Fraksi Partai NasDem terkait penyusunan naskah akademik dan RUU Perubahan Kedua atas UU Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), Jakarta, 28 Juni 2021.

dilakukan secara sengaja dan mengakibatkan kerugian konsumen dalam transaksi pemanfaatan jasa transportasi berbasis aplikasi.⁹³

Berdasarkan uraian di atas maka jelas implementasi UU tentang LLAJ belum efektif. Implementasi undang-undang ini bisa dikatakan baru membuat orang banyak/masyarakat sudah mengetahui apa adanya.⁹⁴ UU tentang LLAJ perlu ditinjau dan disesuaikan. Hal ini disebabkan munculnya persoalan akibat perkembangan situasi terkini yang menunjukkan ketidaksiapan menghadapi perubahan dan tuntutan baru. Sehingga pemerintah perlu mengantisipasi perubahan tersebut dan perkembangan di masa yang akan datang, sehingga dapat memberikan acuan pembangunan yang sifatnya berkelanjutan.⁹⁵

2. Taksi Dalam Jaringan

Saat ini keberadaan kendaraan umum yang memanfaatkan teknologi informasi (biasa disebut dengan taksi daring) sudah diatur dalam Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub Nomor 118 Tahun 2018). Aturan ini sekaligus menggantikan dua peraturan sebelumnya yang telah dibatalkan Mahkamah Agung yaitu Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 sebagai Revisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 mulai diberlakukan penuh pada Juni 2019.

⁹³Syarief Abdullah Alkadrie, disampaikan dalam FGD Fraksi Partai NasDem terkait penyusunan naskah akademik dan RUU Perubahan Kedua atas UU Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), Jakarta, 28 Juni 2021.

⁹⁴Purnawan, diskusi dengan Fakultas Teknik Universitas Andalas dalam rangka Pengumpulan Data Penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

⁹⁵Tri Basuki Joewono, disampaikan dalam RDPU KOMISI V dengan pakar/akademisi dalam rangka RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, DPR RI, Jakarta, 12 Februari 2020.

Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 terdiri dari beberapa pokok pengaturan seperti kriteria pelayanan, penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum, pengusahaan angkutan sewa khusus, tarif, penggunaan aplikasi berbasis teknologi, pengawasan, perlindungan masyarakat, peran serta masyarakat, tata cara pengenaan sanksi administratif, serta ketentuan peralihan.

Aturan ini mendapat sambutan positif dari pelaku usaha, menurut Sekretaris Jenderal Dewan Pimpinan Pusat Organisasi Angkutan Darat (Organda), Ateng Haryono, aturan ini sudah lebih mengakomodir seluruh pemangku kepentingan seperti perusahaan taksi daring, pengemudi, serta penumpang.⁹⁶

Namun masih ada permasalahan dalam aspek implementasi ketentuan dalam Permenhub Nomor 118 Tahun 2018. Salah satunya adalah masih ditemukan tarif aplikator yang tidak sesuai standar Kementerian Perhubungan serta masih ada pengemudi yang menggunakan kendaraan berbeda.⁹⁷

Permasalahan lain dalam implementasi Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 adalah dalam Pasal 11 mengharuskan perusahaan angkutan sewa khusus memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus dan dikenakan biaya sebagai PNBP atau retribusi daerah. Dalam hal ini, selain badan hukum, yang dapat melakukan perizinan adalah pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Jadi Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) atau pelaku angkutan sewa khusus pribadi disamakan dengan badan hukum yang wajib membayarkan PNBP sebesar Rp5 juta di wilayah Jabodetabek. Sementara itu, di wilayah lain masih ada yang digratiskan. Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016

⁹⁶Mochamad Januar Rizki, "Mengintip Isi Aturan Baru Taksi Online", <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5c2dbe40062fa/mengintip-isi-aturan-baru-taksi-online/>, diakses pada 1 April 2020.

⁹⁷Rinaldi Mohammad Azka, "Aturan Taksi Online Diterapkan Bulan Ini, Pengemudi Masih Keberatan", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190613/98/933487/aturan-taksi-online-diterapkan-bulan-ini-pengemudi-masih-keberatan>, diakses 1 April 2020.

tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, UMKM dapat dikecualikan dari PNPB sehingga mendapatkan insentif tidak perlu membayar PNPB termasuk terkait perizinan.⁹⁸

Pasal 9 Permenhub Nomor 118 Tahun 2018, mengatur pembatasan kuota kendaraan angkutan sewa khusus. Rencana kebutuhan kendaraan bermotor umum angkutan sewa khusus ditetapkan oleh menteri atau gubernur sesuai dengan kewenangannya setelah dilakukan kajian dengan pemangku kepentingan. Dalam mengimplementasikan aturan pembatasan kuota, pemerintah telah membuat arahan mengenai pemberhentian (moratorium) pendaftaran mitra taksi daring untuk menekan jumlah pengemudi yang semakin lama semakin meningkat.⁹⁹

Secara umum, Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 sudah mengatur taksi daring dengan lebih komprehensif dibandingkan aturan-aturan sebelumnya. Namun, dalam UU tentang LLAJ belum ada pengaturan secara eksplisit mengenai taksi daring, dalam hal ini angkutan sewa khusus. Pemanfaatan teknologi informasi untuk kepentingan layanan sistem LLAJ memang sudah tercantum dalam Pasal 248 UU tentang LLAJ, namun lebih banyak mengatur tentang sistem teknologi informasi dan komunikasi untuk membantu tugas pokok pemangku kepentingan di bidang LLAJ terutama dalam penegakan hukum.¹⁰⁰

3. Angkutan Penumpang Terbatas dengan Sepeda Motor

Menurut pakar dari Institut Transportasi Nasional, Darmaningtyas, sepeda motor tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan bagi penumpang. Untuk itu sebaiknya tidak

⁹⁸Rinaldi Mohammad Azka, "Aturan Taksi Online Diterapkan Bulan Ini, Pengemudi Masih Keberatan", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190613/98/933487/aturan-taksi-online-diterapkan-bulan-ini-pengemudi-masih-keberatan>, diakses 1 April 2020.

⁹⁹Pradita Desyanti, Hilda Yunita Sabrie, dan Yusuf Arif Utomo, "Analisis Yuridis Tentang Penerapan Kuota Taksi *Online*", *Halu Oleo Law Review*: 3(2), September 2019, hal. 242.

¹⁰⁰Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan I Nyoman Widana Negara dari Fakultas Teknik Universitas Udayana, *op. cit.*

dilegalisasi menjadi angkutan umum.¹⁰¹ Pakar lainnya, Prof. Leksmono Suryo Putranto juga menyatakan sepeda motor tidak dapat dijadikan sebagai angkutan umum, jika ingin dijadikan sebagai angkutan umum maka jangkauannya harus dibatasi, yaitu di sekitar daerah perumahan saja. Hal ini ditujukan untuk mendorong angkutan publik yang *sustainable* oleh pemerintah. Karena adanya sepeda motor daring ini tidak akan dapat menyelesaikan masalah yang ada.¹⁰²

Namun muncul pendapat lainnya yang menyatakan bahwa status hukum sepeda motor perlu diatur secara jelas di dalam RUU Perubahan UU tentang LLAJ, khususnya untuk dapat menjadi angkutan umum orang atau barang.^{103,104} Keberadaan sepeda motor daring juga harus diakomodir mengingat jumlahnya semakin banyak dan sudah tersebar di seluruh Indonesia serta terbukti mampu menyerap tenaga kerja.¹⁰⁵

Saat ini pemerintah telah mengeluarkan peraturan yang mengatur soal sepeda motor daring. Aturan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan ini dimaksudkan untuk

¹⁰¹Darmaningtyas dari Institut Transportasi Nasional, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 26 Februari 2018.

¹⁰²Disampaikan dalam RDPU KOMISI V dengan pakar/akademisi dalam rangka RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, DPR RI, Jakarta, 12 Februari 2020.

¹⁰³Azas Tigor Nainggolan, S.H., M.Si. dari Forum Warga Kota Jakarta (FAKTA), disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 15 Februari 2018.

¹⁰⁴Asosiasi Driver Online (ADO), disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 14 Februari 2018.

¹⁰⁵Asosiasi Driver Online (ADO), disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 14 Februari 2018.

mengatur perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor dan kepentingan masyarakat.

Fokus dari aturan ini antara lain adalah keselamatan, biaya jasa atau tarif, *suspend*, dan kemitraan. Dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 juga diatur mengenai pengguna sepeda motor daring wajib memenuhi lima aspek, yaitu keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Keberadaan sepeda motor daring juga perlu dikendalikan dengan melakukan pendataan yang baik secara berjenjang dan menggunakan teknologi informasi agar lebih mudah. Dari sisi hulu, pengendalian dapat dilakukan dengan rekayasa teknologi, marketing promosi dan iklan, mekanisme pembayaran, dan asuransi. Sedangkan pengendalian dari sisi hilir meliputi pembatasan operasional, area dan atau ERP.¹⁰⁶

Namun aturan tersebut dinilai masih belum cukup. Ombudsman RI menilai Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 masih cacat hukum. Hal ini dikarenakan bertentangan dengan UU tentang LLAJ. Dalam Pasal 138 ayat (3) UU tentang LLAJ disebutkan bahwa angkutan umum orang dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Dalam UU tentang LLAJ tidak ada pasal yang menjelaskan bahwa sepeda motor masuk kedalam jenis kendaraan bermotor untuk angkutan umum.¹⁰⁷ Dalam Pasal 47 ayat (3) UU tentang LLAJ juga tidak disebutkan sepeda motor masuk dalam kategori kendaraan bermotor umum.

Selain itu, dalam hal pengaturan sepeda motor daring, juga perlu diatur mengenai pembatasan zona pelayanan yang kewenangannya diberikan kepada daerah; pembatasan kecepatan; rancang bangun kendaraan; penyerapan tenaga kerja informal pengemudi angkutan

¹⁰⁶Tulus Abadi dari YLKI, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 1 Maret 2018.

¹⁰⁷“Aturan Ojol Cacat Hukum, Ombudsman Usul Jokowi Ajukan Perpu”, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190912145626-92-429941/aturan-ojol-cacat-hukum-ombudsman-usul-jokowi-ajukan-perpu>, diakses 2 April 2020.

umum sepeda motor; perizinan penyelenggaraan angkutan; kuota; serta sanksi.^{108,109,110,111,112,113}

4. Konsep dan Penyelenggaraan Dana Preservasi Jalan

Pada Pasal 29 ayat (3) UU tentang LLAJ dijelaskan bahwa dana preservasi jalan merupakan dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Kemudian pada ayat (4) disebutkan bahwa dana preservasi jalan dapat bersumber dari pengguna jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dana preservasi jalan ini pada prinsipnya bertujuan untuk menjaga serta meningkatkan kualitas jalan dalam rangka mendukung pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Praktik melaksanakan pungutan dari pengguna jalan ini sudah lazim dilakukan di beberapa negara dan dikenal dengan nama

¹⁰⁸Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 26 Maret 2018.

¹⁰⁹Dinas Perhubungan Provinsi Bali, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Denpasar, 4 April 2018.

¹¹⁰Organisasi Angkutan Darat (Organda) DPD Bali, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Denpasar, 3 April 2018.

¹¹¹Forum Komunikasi Driver Online Padang (FKDOP), diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

¹¹²Dr. Aria Zurnetti, SH., M.Hum, diskusi dengan Fakultas Hukum Universitas Andalas dalam rangka pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 27 Maret 2018.

¹¹³ADO, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 14 Februari 2018.

road fund, road pricing, on street parking, dll. Berbagai diskusi tentang *road fund* telah dilakukan lebih dari satu dekade lalu^{114,115,116}.

Adapun mekanisme pemungutan dapat berupa pajak maupun retribusi. Beberapa sumber dana dari retribusi dan pajak jalan yang dapat dijadikan sebagai sumber dana preservasi jalan antara lain Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), retribusi dan pajak parkir, retribusi pengendalian lalu lintas jalan, serta sumber lain yang didapatkan dari penggunaan ruang milik jalan selain jalur lalu lintas umum. Salah satu sumber dana preservasi jalan lainnya adalah pemungutan PNBP untuk pengurusan Surat Uji Tipe (SUT) dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan. Saat ini PNBP terhadap pengurusan SUT dan SRUT sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan dapat mengoptimalkan sumber PNBP ini sebagai salah satu sumber PNBP yang cukup potensial, mengingat semakin banyaknya produksi kendaraan bermotor saat ini.

Dalam implementasinya *road fund* harus mempertimbangkan beberapa karakteristik, yaitu: letak geografis, potensi implementasi program, sumber dana, mekanisme pengumpulan dana, fungsi administrasi dana khusus jalan, pemanfaatan dana dari pengguna jalan, dan metode alokasi dana. Pemerintah harus memerhatikan karakteristik tersebut karena setiap lokasi jalan tentu memiliki

¹¹⁴Basuki, T., Santosa, W., and Hamidy, F.D., The Appropriateness of Establishing a Road Fund in The Province of Lampung. Presented in International Conference on Civil Engineering, Civil Engineering in Developing Countries: Facing the Challenges, Batu, East Java, Indonesia, October, 1-3, 2003

¹¹⁵Santosa, W., Basuki, T., and Hamidy, F.D. Potensi Penerapan Konsep Dana Pemeliharaan Jalan di Propinsi Lampung. Seminar Nasional Road Fund 2003, Himpunan Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, April 26, 2003.

¹¹⁶Rudi Rachdian, 2013, Kelembagaan Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan di Indonesia, Tesis Magister, Universitas Katolik Parahyangan.

perbedaan dan perlakuan sesuai dengan kebutuhan transportasi di daerah.¹¹⁷

Sebagai dasar hukum pelaksanaan dana preservasi jalan, Kementerian Pekerjaan Umum telah menerbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan. Pada peraturan ini disebutkan bahwa anggaran untuk pemeliharaan jalan dibebankan pada Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Provinsi, dan APBD Kabupaten/Kota, sesuai dengan status jalan, apakah jalan nasional, provinsi, ataukah jalan kabupaten/kota.

Secara ideal, kegiatan preservasi jalan selayaknya dilakukan dengan pendekatan *long segment* atau pendekatan ruas jalan yang panjang. Dengan demikian kualitas jalan akan lebih mudah dipastikan seragam dalam satuan ruas yang panjang. Namun demikian pendekatan *long segment* masih terkendala beberapa masalah, di antaranya adalah status jalan dan kebijakan penganggaran bagi preservasi jalan lintas provinsi dan kabupaten. Kesulitan penganggaran juga terkait dengan beban serta volume kendaraan bermotor yang melalui suatu wilayah.

Saat ini penanganan preservasi jalan belum dilakukan secara komprehensif, masih bersifat parsial, dan belum terkoordinasi sebagai suatu kesatuan jaringan lalu lintas baik status jalan nasional, jalan provinsi, maupun jalan kabupaten/kota. Sehingga manfaat penyelenggaraan jalan belum sesuai harapan dalam menunjang kegiatan ekonomi. Sebagai contoh, penanganan jalan nasional pada satu sistem jaringan jalan tidak diikuti atau bersinergi dengan penanganan jalan provinsi atau jalan kabupaten/kota yang terkoneksi. Sehingga penghematan waktu perjalanan tidak terpenuhi seperti yang diharapkan.

¹¹⁷Tiopan Henry Manto Gultom, Model Pembiayaan Pemeliharaan Jalan dari Earmarked Tax di Indonesia (Studi Kasus : Pulau Bali), jurnal tidak dipublikasikan.

Kewenangan pelaksanaan preservasi jalan ada di tangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Hal ini sesuai dengan Pasal 31 UU tentang LLAJ yang menyatakan bahwa dana preservasi jalan dikelola oleh unit pengelola dana preservasi jalan yang bertanggung jawab kepada menteri di bidang jalan. Kemudian dalam Pasal 32 UU tentang LLAJ dijelaskan bahwa ketentuan mengenai organisasi dan tata kerja unit pengelola dana preservasi jalan akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Presiden.

Namun, berdasarkan hasil pengawasan yang dilakukan DPD terhadap pelaksanaan UU tentang LLAJ ditemukan bahwa pemerintah belum membentuk Peraturan Pemerintah tentang dana preservasi jalan dan Peraturan Presiden tentang organisasi dan tata kerja unit pengelola dana preservasi jalan sebagaimana diamanatkan Pasal 29, Pasal 30, Pasal 31, dan Pasal 32 UU tentang LLAJ.¹¹⁸ Hal ini perlu menjadi catatan penting bagi pemerintah dalam penyelenggaraan dana preservasi jalan.

5. Angkutan Massal

Saat ini, perbaikan angkutan umum sulit dilaksanakan. Hal ini disebabkan karena dana yang tersedia tidak mencukupi untuk operasional kegiatan angkutan umum sehingga bantuan bus dari pusat tidak berjalan efektif.¹¹⁹

Keberadaan angkutan umum yang bersifat massal dan konektivitas antarmoda transportasi adalah keharusan, dengan memerhatikan RTRW, dampak bangkitan, daya dukung lingkungan,

¹¹⁸Keputusan Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia Nomor 05/Dpd Ri/I/2015-2016 tentang Hasil Pengawasan

Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia atas Pelaksanaan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

¹¹⁹Dinas Perhubungan Provinsi Bali, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Denpasar, 4 April 2018.

dan ketersediaan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau, sehingga diharapkan dapat mengurangi kemacetan.^{120,121}

Saat ini materi mengenai angkutan umum yang bersifat massal dan konektivitas antarmoda transportasi belum diatur secara jelas di dalam UU tentang LLAJ. Dalam konteks perubahan UU tentang LLAJ, perlu ada penegasan terhadap penyediaan anggaran oleh pemerintah untuk menjamin terlaksananya pengoperasian angkutan massal di kawasan perkotaan (Pasal 158). Penyediaan anggaran subsidi angkutan umum bukan hanya untuk jenis angkutan massal saja tetapi juga dapat diterapkan pada angkutan umum lainnya karena bagaimanapun angkutan umum lebih efisien. Selain itu tidak perlu ada pembatasan kewenangan untuk penganggaran subsidi angkutan umum antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat.¹²²

Selain itu, perlu adanya pengaturan mengenai angkutan umum dengan deviasi tertentu. Misalnya saja memberdayakan angkutan pedesaan dan bekas angkutan AKDP menjadi angkutan sekolah. Pada saat melayani siswa sekolah mereka keluar dari rute trayeknya (deviasi) dan di luar jam pelayanan siswa mereka kembali pada trayeknya.¹²³

6. Kendaraan Melebihi Batas Dimensi Dan Melebihi Batas Beban (*Over Dimention Over Load*)

Yang dimaksud dengan kendaraan *over dimention* atau kendaraan yang melebihi batas dimensi adalah suatu kondisi dimana dimensi

¹²⁰Organda DPD Bali, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Denpasar, 3 April 2018.

¹²¹I Nyoman Widana Negara dari Fakultas Teknik Universitas Udayana, *Op. cit.*

¹²²Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat, diskusi dalam kegiatan pengumpulan data NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Padang, 26 Maret 2018.

¹²³Putu Alit Suthanaya dari Fakultas Teknik Universitas Udayana, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Denpasar, 6 April 2018.

kendaraan pengangkut tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifikasi). Sedangkan yang dimaksud dengan kendaraan *over load* atau kendaraan yang melebihi batas beban adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.¹²⁴

Dari hasil uji petik ODOL tahun 2017, ditemukan dari 741 kendaraan yang diperiksa timbangan *portable*, ada 582 kendaraan (78,5%) yang melanggar. Dan dari 582 kendaraan yang melanggar tersebut, terdiri dari 304 (41%) kendaraan melebihi beban, 76 (10,2%) kendaraan melebihi dimensi, dan 202 (27,2%) kendaraan yang melanggar dokumen (buku uji palsu, Surat Izin Mengemudi (SIM), dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)).¹²⁵

Dampak negatif yang ditimbulkan oleh kendaraan yang melebihi batas dimensi dan batas beban antara lain:¹²⁶

- a. Infrastruktur jalan cepat rusak (data secara ekonomi menyebutkan negara mengalami kerugian Rp43 miliar setiap tahunnya akibat harus memperbaiki jalanan yang rusak akibat truk yang melebihi batas dimensi dan batas beban).
- b. Laju kendaraan lain menjadi lambat, karena pengemudi lainnya harus menyesuaikan kecepatan dengan truk besar yang melebihi batas dimensi dan batas beban.
- c. Waktu tempuh perjalanan menjadi lama, boros bahan bakar minyak (BBM), dan polusi udara semakin parah.
- d. Menyebabkan kecelakaan seperti *underspeed*, pecah ban, maupun rem blong. Menurut data yang diberikan Asosiasi Perusahaan Truk Indonesia (APTRINDO), kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang melibatkan truk mencapai 70 persen.

¹²⁴“Larangan Overdimensi dan Overload Pada Kendaraan Bermotor”, <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>, diakses 24 Juni 2020.

¹²⁵Eddy Gunawan, Pembahasan Over Dimensi dan Over Loading, Kementerian Perhubungan.

¹²⁶Eddy Gunawan, Pembahasan Over Dimensi dan Over Loading, Kementerian Perhubungan.

Karena banyaknya dampak negatif dari kendaraan yang melebihi batas dimensi dan batas beban, maka masalah truk dengan dimensi dan beban berlebih ini harus segera diatasi oleh pemerintah. Masalah kendaraan dengan dimensi dan beban berlebih ini merupakan masalah multidimensional yang melibatkan banyak pihak antara lain Kemenhub, Kepolisian, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Kementerian PUPR), pemerintah daerah, organda, masyarakat, serta industri.

Penegakan yang dilakukan pemerintah selama ini adalah untuk kendaraan yang melebihi beban, dilakukan tindakan tilang dengan denda tilang maksimal dalam jangka pendek, dan opsi terakhir bila diperlukan akan dilakukan penurunan muatan atau pemindahan muatan yang menjadi tanggung jawab perusahaan/pengemudi angkutan barang. Lebih lanjut, untuk kendaraan yang melebihi dimensi dilakukan tindakan tilang disertai pemberian tanda batas ukuran sebagai tanda batas ukuran serta bila perlu dilakukan tindakan tegas kepada pemilik kendaraan/perusahaan, dan karoseri (Pasal 277 UU tentang LLAJ). Sedangkan untuk pelanggaran buku uji dan surat muatan dokumen perjalanan, dilakukan tindakan tilang terhadap angkutan barang yang tidak bisa menunjukkan buku uji dan surat muatan dokumen perjalanan, maka tilang dilakukan oleh Kepolisian Republik Indonesia. Namun dalam pelaksanaannya masih ditemukan permasalahan, yaitu:

- a. Banyak kendaraan dari Sumatera (Lampung, Sumatera Barat) yang buku uji kendaraan bermotot (KIR) tidak tercantum Nomor Sertifikat Registrasi Uji Tipe kendaraan (SRUT).
- b. Denda yang diberikan oleh pengadilan bukan merupakan denda maksimal.
- c. Pelanggaran muatan rata-rata dari kendaraan 3 sumbu atau lebih adalah berkisaran pada 20 ton per sumbu.
- d. Masih banyak ditemukan truk trailer yang beroperasi mengangkut peti kemas 40 dan 45 feet.

e. Masih ditemukan penggunaan buku KIR palsu.

Sebagai upaya mengatasi hal tersebut, sejak 1 Agustus 2018, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, melalui Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan, telah melaksanakan kebijakan normalisasi, khususnya untuk kendaraan angkut yang dimensinya berlebih. Dengan adanya kebijakan ini, truk pengangkut barang dengan dimensi yang tidak sesuai Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dan SRUT tidak dapat lagi melenggang bebas di jalan.¹²⁷

Adapun pelanggaran terkait dimensi berlebih yang paling sering terjadi adalah menambah tinggi, lebar, dan panjang bak pengangkut barang atau menggeser axle kendaraan. Tujuannya agar dapat mengangkut lebih banyak barang meskipun tidak sesuai dengan kapasitas aslinya. Pada dasarnya, mekanisme kebijakan normalisasi yang dilakukan adalah mengembalikan bentuk kendaraan seperti aslinya atau mengembalikan kondisi truk sesuai dengan SKRB yang diterbitkan saat kendaraan diproduksi.¹²⁸

Kendaraan yang melebihi kapasitas akan diberi tanda oleh petugas sesuai dengan dimensi yang seharusnya dimiliki SKRB kendaraan. Lalu, petugas akan menghubungi perusahaan transporter pemilik kendaraan angkutan untuk menyesuaikan kembali dimensi kendaraan. Setelah kendaraan dinormalisasi, pemilik kendaraan harus mengurus SRUT yang baru agar dapat beroperasi kembali. Dalam hal pengawasan kendaraan yang sudah dinormalisasi agar tidak kembali dimodifikasi menjadi kendaraan yang dimensinya berlebih, maka saat uji KIR setiap enam bulan, SRUT dan buku uji akan kembali diperiksa.¹²⁹

¹²⁷"Banyak Sebabkan Kecelakaan, Truk Over Dimensi akan Dinormalisasi Ditjen Perhubungan Darat ", <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/26/15062031/banyak-sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all>, diakses 24 Juni 2020.

¹²⁸Banyak Sebabkan Kecelakaan, Truk Over Dimensi akan Dinormalisasi Ditjen Perhubungan Darat ", <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/26/15062031/banyak-sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all>, diakses 24 Juni 2020.

¹²⁹Banyak Sebabkan Kecelakaan, Truk Over Dimensi akan Dinormalisasi Ditjen Perhubungan Darat ", <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/26/15062031/banyak-sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all>, diakses 24 Juni 2020.

Namun, sampai saat ini masih ada kendala dalam pelaksanaan kebijakan normalisasi. Ketersediaan SKRB dan SRUT kendaraan yang valid menjadi hambatan dalam pelaksanaan kebijakan normalisasi ini. Banyak kendaraan yang dimensinya berlebih dan butuh normalisasi, merupakan kendaraan lama, sehingga keberadaan SKRB dan SRUT-nya tidak jelas. Sementara tidak mudah untuk menelusuri di mana kendaraan tersebut dibeli dan di perusahaan karoseri mana kendaraan tersebut dibuat. Pada akhirnya, untuk mengatasi hal tersebut digunakan SKRB kendaraan sejenis sebagai panduan.¹³⁰

Implementasi kebijakan normalisasi ini lebih mengedepankan diskusi dan asistensi dengan pemilik kendaraan angkut barang. Petugas memberikan waktu pemilik kendaraan untuk mengatur kapan akan melakukan normalisasi agar tidak mengganggu operasional kerja. Pihak Ditjen Perhubungan Darat juga mengadakan bimbingan teknis untuk perusahaan-perusahaan karoseri. Selain itu, juga diadakan dialog yang mempertemukan antara pemilik barang, perusahaan APM yang menjual kendaraan, dan pengusaha transporter untuk sosialisasi kebijakan ini.¹³¹

7. Sanksi

Dalam hal pengaturan dan penguatan sanksi, beberapa ketentuan sanksi pidana di dalam UU tentang LLAJ dirasa masih kurang efektif dan kurang menimbulkan efek jera dalam penerapannya terutama terkait

sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all, diakses 24 Juni 2020.

¹³⁰Banyak Sebabkan Kecelakaan, Truk Over Dimensi akan Dinormalisasi Ditjen Perhubungan Darat ", <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/26/15062031/banyak-sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all>, diakses 24 Juni 2020.

¹³¹Banyak Sebabkan Kecelakaan, Truk Over Dimensi akan Dinormalisasi Ditjen Perhubungan Darat ", <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/26/15062031/banyak-sebabkan-kecelakaan-truk-over-dimensi-akan-dinormalisasi-ditjen?page=all>, diakses 24 Juni 2020.

penegakan hukum pada pemilik atau pengandara yang melebihi dimensi dan kapasitas. Pengaturan tersebut terkait dengan ketentuan jumlah besaran denda yang kurang maksimal dan tidak bisa mengikuti tingkat inflasi serta beberapa ancaman pidana yang hanya bisa menjerat pengemudi, tetapi tidak bisa menjerat pemilik/perusahaan kendaraan yang bersangkutan, misal ketentuan Pasal 307 UU tentang LLAJ.¹³²

8. Perbandingan dengan Negara Lain

Pengalaman beberapa negara yang sudah memiliki layanan angkutan daring, yang mendorong sikap negara atau pemerintahnya mengakui atau menolak angkutan daring. Berikut ini beberapa negara yang mengatur taksi daring dengan menyesuaikan regulasi sistem transportasinya, yaitu:

a. Inggris

Negara Inggris melegalkan keberadaan taksi daring Uber melalui putusan Pengadilan Tinggi. Layanan Uber taksi secara resmi telah dilegalkan pemerintah Inggris berdasarkan putusan Pengadilan Tinggi Inggris meresmikannya pada 16 Oktober 2015 setelah sebelumnya pengemudi taksi plat hitam ini merasa diremehkan dan dianggap berstatus ilegal. Setiap mobil yang mendapat label sebagai “Taxi” yang beroperasi di Inggris, mengikuti syarat dan proses yang ditempuh tidaklah mudah. Inggris menyebutnya layanan semacam Uber dengan *Private Hire Vehicle* atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan. Peraturan baru mengenai kendaraan umum terbit pada September 2016. Lewat *Transportation for London*, pemerintah memberlakukan standar untuk para pengemudi yang terdaftar di sistem Uber. Semua sopir wajib memiliki lisensi, memiliki kecakapan bahasa Inggris, dan melaporkan secara rutin tentang seluruh aktivitas

¹³²Budi Setiadi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, disampaikan pada saat diskusi dengan Tim Penyusun NA dan Draft RUU Perubahan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pusat Perancangan UU, Badan Keahlian DPR RI, Jakarta, 9 Maret 2020.

bisnisnya. Uber di Inggris juga tidak akan memiliki cerita sebagai moda transportasi murah seperti di tempat lain. Uber terikat pada aturan mengenai upah minimum yang tercantum pada *National Minimum Wage Regulation 45*.

b. Jerman

Jerman merupakan salah satu negara di Eropa selain Perancis, Italia, dan Belgia yang sempat melarang keberadaan Uber. Pada 2 September 2014 perusahaan penyedia taksi dari Jerman bernama *Taxi Deutschland Servicegesellschaft*, memperkarakan Uber ke jalur hukum karena melanggar standar operasional yang harus dimiliki sebuah perusahaan. Perusahaan tersebut mengklaim bahwa Uber sedang menjalankan praktik ilegal karena tidak menerapkan perlindungan yang layak kepada pengendara, ketiadaan asuransi, dan tidak menjalani pemeriksaan. Tuntutan perusahaan taksi tersebut berhasil dimenangkan oleh pengadilan. Otoritas transportasi Jerman kemudian melakukan penutupan sementara terhadap operasional Uber di Jerman pada 2 September 2014. Uber didakwa melanggar *Passenger Transportation Act* sebagai prosedur tetap dalam memberikan layanan transportasi di Jerman.

c. Singapura

Pengemudi taksi daring di Singapura diharuskan memiliki izin khusus yang disebut dengan *Private Hire Car Driver's Vocational Licence* (PDVL). Untuk mendapatkan izin ini, seorang pengemudi harus melalui proses pemeriksaan dan pelatihan yang ketat. Pengemudi harus mendaftarkan diri dan menempuh tahapan standarisasi. Jika tidak mematuhi mekanisme peraturan ini akan dikenai sanksi 10 ribu dolar Singapura. Selain itu, mereka juga diharuskan memasang stiker khusus di bagian atas kaca depan dan kaca belakang mobil yang digunakan.

d. Malaysia

Pada 16 Agustus 2016, Otoritas angkutan Malaysia (SPAD)

memulai proses amandemen peraturan angkutan darat guna mereformasi industri taksi di Malaysia. Aturan baru tersebut juga mencakup layanan transportasi daring seperti Grab dan Uber. Grab sendiri yang mengawali sepak terjang bisnisnya di Malaysia tidak luput dari aturan tersebut. Bersama Uber, seluruh angkutan transportasi baik itu berbasis aplikasi ataupun konvensional akan memiliki hak dan kewajiban yang sama. Melalui amandemen ini, setiap pengemudi taksi daring wajib memiliki lisensi. Hal ini diterapkan untuk meminimalisir risiko keamanan yang akan muncul akibat taksi tak berizin.

e. Amerika Serikat

Amerika Serikat, sendiri di kota New York sudah mengizinkan taksi daring Uber dengan syarat. Kebijakan di masing-masing negara bagian Amerika Serikat berbeda-beda mengenai taksi daring Uber. Kebijakan negara bagian yang melegalkan taksi daring mobil Uber memakai pelat khusus yang sama dengan yellow cab atau taksi kuning yang sehari-hari ada di jalanan-jalan kota New York. Begitu pula para pengemudi taksi daring Uber juga hanya boleh membawa penumpang yang memesan lewat aplikasi, para pengemudi Uber menerima pembayarannya harus menggunakan kartu kredit. Selain harus memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) atau *Driving License*, pengemudi Uber, *Lyft*, *Sidecab*, dan layanan taksi *online* lain di Amerika juga harus mengurus *Taxi License* seharga USD300 agar mobilnya bisa mengangkut penumpang. Nantinya, disetiap mobil yang beroperasi juga akan dipasangkan emblem pelat mobil berawalan TLC (singkatan dari Taxi) yang juga sebagai pembeda antara sopir taksi daring di New York dengan kota lainnya di Amerika Serikat.

Terdapat 64 kota dan 39 negara bagian di AS telah memberlakukan peraturan mengenai perusahaan taksi daring. Peraturan tersebut mengharuskan agar masing-masing pengemudi yang terdaftar di perusahaan taksi daring untuk memiliki lisensi yang sesuai dengan standar keamanan. Selain harus memiliki SIM atau *Driving License*, pengemudi Uber, *Lyft*, *Sidecab*, dan layanan taksi

daring lain di Amerika juga harus mengurus Taxi License seharga USD 300 agar mobilnya bisa mengangkut penumpang. Nantinya, disetiap mobil yang beroperasi juga akan dipasangkan emblem pelat mobil berawalan TLC (singkatan dari Taxi) yang juga sebagai pembeda antara sopir taksi daring di New York dengan kota lainnya di Amerika Serikat.

f. Filipina

Filipina adalah negara pertama yang secara legal membebaskan Uber dan perusahaan serupa untuk beroperasi di wilayahnya dan melegalkan keberadaan GrabCar sejak tahun 2015. Perkembangan selanjutnya Otoritas Transportasi Filipina menentukan kedua aplikasi itu beroperasi di bawah aplikasi yang diatur oleh pemerintah melalui *transportation network company* (TNC).

Pada tanggal 12 Mei 2015, Pemerintah Kota Manila menelurkan kebijakan yang mengakui Uber sebagai transportasi umum. Transportasi berbasis aplikasi dianggap cukup membantu mengurangi kemacetan di kota paling macet kedua di Asia Tenggara setelah Jakarta. Pemerintah Manila menerapkan lisensi untuk setiap pengemudi dan kendaraan yang terdaftar di sistem Uber dan Grabcar. Armada taksi daring harus dilengkapi dengan GPS. Usia kendaraan juga tidak boleh melebihi 7 tahun. Seluruh pengemudi harus memiliki lisensi yang diterbitkan oleh otoritas transportasi Filipina.

g. Australia

Negara Australia melegalkan dan mengatur keberadaan taksi daring di New South Wales, Western Australia dan Australian Capital Territory. Sementara di negara bagian *Northern Territory* melarang keberadaan taksi daring Uber. Negara bagian Northern Territory melarang keberadaan Uber karena menjadi pesaing usaha taksi konvensional yang sudah ada selama ini. Pemerintah negara bagian Northern Territory merekomendasikan industri taksi konvensional untuk meningkatkan standarnya guna meningkatkan kinerja industrinya dalam menghadapi persaingan yang timbul oleh kehadiran taksi daring. Secara khusus pemerintah bagian Northern Territory juga

mengusulkan agar memenuhi standar keamanan, kehandalan dan pelayanan konsumen yang lebih baik. Pemerintah negarabagianlainnya, seperti Queensland, Victoria dan Tasmania sedang mempertimbangkan untuk mengatur taksi daring Uber.

Semua kebijakan atau regulasi tentang keberadaan taksi daring di beberapa negara yang mengakuinya tersebut ingin memberikan kepastian hukum dan ruang pemerintah mengawasi operasional taksi daring di negaranya. Kepastian hukum dalam regulasi taksi daring diperlukan untuk mengatur dan membangun ketertiban serta perlindungan bagi seluruh pengguna angkutan daring itu sendiri.

Perbedaan Indonesia dengan negara-negara lain, bahwa tidak terdapatnya angkutan daring dengan menggunakan kendaraan sepeda motor, yang mana keberadaan angkutan daring beroda dua di Indonesia sama pesatnya pertumbuhannya dengan angkutan daring beroda empat, inilah yang menjadi persoalan utama pengaturan angkutan daring di Indonesia yang perlu diperhatikan dan dianalisis lebih mendalam serta penuh pertimbangan yang benar-benar adil bagi seluruh pihak-pihak yang akan mengatur peraturan angkutan daring ini.

D. Kajian terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru yang akan diatur dalam Undang-Undang terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara

1. Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur Dalam Undang-Undang Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat

Beberapa perubahan materi muatan yang akan diatur dalam RUU Perubahan UU tentang LLAJ tentu akan menimbulkan implikasi terhadap masyarakat. Beberapa hal yang dimungkinkan akan memengaruhi kondisi jalan, kenyamanan masyarakat pengguna jalan, serta penyelenggaraan jalan secara keseluruhan dapat diuraikan berikut ini:

- a. Pengaturan mengenai Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dengan Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi untuk memberikan kepastian hukum dalam

- pelaksanaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.
- b. Pengaturan mengenai sepeda motor untuk memberikan kejelasan kedudukan dan fungsi motor agar Pemerintah dapat melakukan pengaturan dan pengendalian terhadap sepeda motor.
 - c. Pengaturan mengenai angkutan massal perkotaan untuk menjadi landasan hukum dalam pelaksanaan angkutan massal perkotaan yang aman, murah, terjangkau dan massal serta memberikan kejelasan akan peran pemerintah dan pemerintah daerah.
 - d. Pengaturan mengenai pengawasan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan oleh DPR terhadap *stakeholders* dalam penyelenggaraan LLAJ.
 - e. Pengaturan mengenai sanksi pidana, untuk memperluas subjek dan objek pidana serta besaran sanksi pidana, agar menimbulkan efek jera, khususnya terhadap pemilik atau pengemudi kendaraan yang memelahi dimensi atau kapasitas..

Selain materi muatan yang menimbulkan implikasi terhadap masyarakat, berikut terdapat beberapa kelebihan dan kekurangan pengaturan dalam RUU Perubahan UU tentang LLAJ yang dijelaskan dalam matriks berikut:

**Matriks Kelebihan dan Kekurangan
Alternatif Pasal-Pasal di RUU Perubahan UU tentang LLAJ**

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
A.	Status Sepeda Motor sebagai Angkutan Orang dan/atau Barang	Pasal 47 ayat (3b)		
1	Ditetapkan sebagai Kendaraan Angkutan	Pasal 198A dan Pasal 198B	<ul style="list-style-type: none"> • Negara memiliki dasar hukum yang kuat untuk mengatur dan mengeluarkan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan penumpang

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
	Penumpang Terbatas		<p>kebijakan terkait pemanfaatan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan penumpang terbatas khususnya untuk angkutan orang.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mempertegas status hukum sepeda motor sebagai kendaraan angkutan penumpang yang eksisting, yang bersifat terbatas. • Meskipun sepeda motor tidak harus memenuhi persyaratan yang sama seperti kendaraan bermotor umum, namun tetap ada syarat-syarat tertentu yang wajib dipenuhi oleh sepeda motor sebagai kendaraan angkutan penumpang terbatas untuk meminimalisir kelemahan dari kendaraan sepeda motor. • Menyerap tenaga kerja dan menggerakkan sektor perekonomian rakyat yang terkait dengan pemanfaatan 	<p>terbatas hanya diperkenankan bila memenuhi persyaratan ukuran dan spesifikasi kendaraan, kelengkapan sepeda motor, wilayah operasi, ukuran dan jumlah muatan, serta kompetensi pengendara. Jika syarat-syarat tersebut diterapkan, maka teknis pengawasannya perlu dipersiapkan lebih lanjut.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan pengaturan terhadap sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas sulit untuk diterapkan, terkait dengan wilayah dan batasan jarak operasi serta hingga sekarang belum ada skema atau metode pengawasan yang disampaikan pemerintah.

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
			teknologi dan informasi.	
2	Rumusan Awal UU LLAJ (tidak diakui sebagai angkutan umum ataupun angkutan terbatas)		<ul style="list-style-type: none"> • Angka korban kecelakaan dapat lebih ditekan dibandingkan jika sepeda motor dilegalisasi sebagai angkutan orang; • Kondisi LLAJ dapat lebih tertib dan aman, karena keberadaan sepeda motor dibatasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah tidak memiliki dasar hukum yang kuat untuk mengatur dan mengeluarkan kebijakan terkait pemanfaatan sepeda motor sebagai angkutan orang. • Secara sosiologis sepeda motor telah berfungsi sebagai angkutan orang, tetapi secara teoritis belum dimungkinkan dilegalisasi sebagai kendaraan bermotor umum. Sehingga status sepeda motor sebagai angkutan orang belum terakomodir. • Penggunaan sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas belum ada pengaturannya. Hal ini mengingat karena faktor keselamatan moda sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum masih sangat minim dan tidak bisa dipergunakan untuk jarak jauh. • Kurang merespon dan memanfaatkan potensi

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
				perekonomian yang berasal dari pemanfaatan teknologi dan informasi.
B.	Angkutan Sewa Khusus	Pasal 152 huruf e		
1	Melegalisasi taksi daring sebagai angkutan sewa khusus	Pasal 155A	<ul style="list-style-type: none"> • Status hukum taksi daring menjadi lebih jelas, sehingga Negara lebih mudah mengatur, mengawasi, dan mengeluarkan kebijakan terhadap taksi daring. • Menyerap tenaga kerja dan menggerakkan sektor perekonomian rakyat yang terkait dengan pemanfaatan teknologi dan informasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Berpotensi mematikan perusahaan umum angkutan yang mengusahakan angkutan umum konvensional, karena kesulitan bersaing dengan taksi daring. • Kesulitan menerapkan peraturan/kebijakan terhadap operator aplikasi taksi daring karena karakter perusahaan yang berbeda dibandingkan dengan perusahaan angkutan umum konvensional.
2	Tidak melegalisasi taksi daring sebagai angkutan sewa khusus		<ul style="list-style-type: none"> • Perusahaan angkutan umum konvensional dapat lebih berkembang, karena tidak harus bersaing dengan operator taksi daring. 	<ul style="list-style-type: none"> • Status hukum taksi daring menjadi tidak jelas, sehingga Negara kesulitan mengawasi dan mengeluarkan kebijakan terhadap taksi daring. • Negara kehilangan potensi penyerapan tenaga kerja dan sektor perekonomian rakyat yang terkait dengan pemanfaatan

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
				teknologi dan informasi.
C.	Dana Preservasi Jalan			
1	Tetap diatur dalam UU LLAJ		<ul style="list-style-type: none"> Negara memiliki potensi penambahan penerimaan negara yang berasal dari sektor penerimaan negara bukan pajak yang dapat dijadikan sebagai salah satu sumber pendanaan untuk pembiayaan pemeliharaan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> Pengaturan dana preservasi jalan di UU LLAJ dirasa masih kurang efektif, karena materi pengaturannya masih kurang komprehensif terkait, dari mana sumber dana preservasi jalan tersebut diperoleh, penyesuaian lebih lanjut dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan Negara, dan belum jelasnya pengaturan pendelegasiannya. Masalah pemeliharaan jalan bukan merupakan materi muatan di UU LLAJ, seharusnya menjadi materi muatan di peraturan perundang-undangan yang khusus terkait dengan pengaturan di bidang jalan.
2	Materi nya diatur di dalam UU Jalan.		<ul style="list-style-type: none"> Pengaturannya dapat dimuat sebagai materi muatan di peraturan perundang-undangan yang khusus terkait dengan 	<ul style="list-style-type: none"> Negara belum dapat memanfaatkan potensi penambahan penerimaan negara yang berasal dari sektor PNBPN yang dapat dijadikan sebagai salah satu

No.	Materi Muatan	Pasal	Kelebihan	Kekurangan
			<p>pengaturan di bidang jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memberikan waktu untuk memformulasi kembali konsep dana preservasi jalan yang lebih implementatif dan sesuai dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan Negara. 	<p>sumber pendanaan untuk pembiayaan pemeliharaan jalan.</p>

2. Implikasi terhadap Aspek Keuangan Negara

a. Angkutan Daring dan angkutan massal

Angkutan daring seperti Go-jek dan Grab kini menguasai pangsa pasar angkutan umum. Ada potensi penerimaan perpajakan dari transaksi ekonomi dan pertambahan ekonomis dari angkutan daring tersebut menghasilkan jumlah yang signifikan besarnya. Sebagai contoh, angkutan Go-jek, per Februari 2018, memiliki lebih dari 1 juta mitra pengemudi Go-Jek.¹³³ Untuk mendaftar angkutan daring, driver harus menyetor di awal sebesar Rp50.000 maka Go-jek dapat menghimpun dana deposit sekitar Rp50 Miliar. Dengan dana sebanyak itu, Go-jek dapat memutarkannya untuk operasional dan ekspansi usahanya. Selain itu, misalkan jika 1 pengemudi menghasilkan omzet 100 ribu saja sehari dari gopay maka jika dikalikan 1 juta pengemudi, 1 bulan omzet gojek bisa mencapai pada angka 3 Triliun. Jumlah yang sangat fantastis untuk menjadi dasar perpajakan baik dari pajak penghasilan badan dan pajak penghasilan orang pribadi (dengan syarat penghasilan di atas PTKP). Untuk itu, otoritas perpajakan dan pihak terkait lainnya dapat mengawasi perpajakan yang dibayar atau

¹³³Koran Sindo, 13 April 2018

aspek penerimaan negara lainnya. Besarnya pajak dari dana deposit dan dari omzet ini dapat menambah penerimaan negara.

Hal ini sejalan dengan hasil riset dari Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LD FEB UI)¹³⁴ menunjukkan kontribusi Go-Jek sebesar Rp9,9 triliun per tahun terhadap perekonomian Indonesia. Nilai tersebut didapatkan dari kontribusi penghasilan mitra pengemudi Go-jek sebesar Rp8,2 triliun dan melalui mitra UMKM sebesar Rp1,7 triliun setiap tahunnya. Sedangkan, rata-rata pendapatan seluruh mitra pengemudi sebesar Rp3,31 juta. Rata-rata pendapatan pengemudi lebih besar 1,25 kali daripada rata-rata upah minimum kota di sembilan wilayah (Bandung, Bali, Balikpapan, Jabodetabek, DIY Yogyakarta, Makassar, Medan, Palembang, dan Surabaya) yang disurvei sebesar Rp2,8 juta.

Selain dari penerimaan negara, angkutan daring ini juga berdampak peningkatan investasi yang nantinya meningkatkan kesempatan kerja dan akhirnya menggerakkan perekonomian nasional. Nilai valuasi Gojek diperkirakan mencapai 4 miliar dolar AS atau setara Rp53 triliun. Namun, nilai valuasi Gojek masih kalah dengan pesaingnya, Grab, yang diperkirakan telah melebihi 6 miliar dolar AS atau sekitar Rp80 triliun.¹³⁵Bersama trio startup lokal seperti Kartuku, Midtrans, dan Mapan memproses transaksi go-pay sekitar 5 miliar dolar AS atau setara Rp67 triliun.¹³⁶

Berdasarkan survei LD FEB UI, sebanyak 15% mitra driver yang bergabung dengan Go-Jek sebelumnya tidak memiliki pekerjaan. Go-jek telah membuka banyak kesempatan kerja. Demografi dari driver Go-jek antara lain lulusan SMA sebesar 75% dan perguruan tinggi

¹³⁴Ringkasan Hasil Survei Dampak Go-jek Terhadap perekonomian Indonesia, LD FEB UI Desember 2017.

¹³⁵Alirkan Dana Triliunan, Siapa Saja Investor Raksasa Gojek? diakses pada 14 Mei 2018 di <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/news-analysis/18/02/13/p42hwd415-alirkan-dana-triliunan-siapa-saja-investor-raksasa-gojek>

¹³⁶Berapa Jumlah Pengguna dan Pengemudi Go-Jek? Diakses pada 14 Mei 2018 di <https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek>.

15%. Jumlah driver berusia produktif dengan usia 20-39 tahun sebesar 77% dan 78% memiliki tanggungan 2 orang atau lebih.

Dikarenakan besarnya potensi penerimaan negara dari perpajakan angkutan daring, perlu diatur dengan tegas melalui revisi peraturan perundang-undangan termasuk UU tentang LLAJ, supaya entitas angkutan daring harus dikukuhkan sebagai badan hukum di bidang transportasi. Jika sudah berbadan hukum, angkutan daring disamakan dengan angkutan umum massal lain. Di sisi lain, untuk angkutan umum massal lain kemungkinan besar akan berkurang omzetnya. Namun, hal ini tak dapat terelakkan karena persaingan usaha pasti akan terjadi di era digital ekonomi ini. Namun, pemerintah dapat mengatur dan mengelola angkutan umum sehingga terwujud persaingan usaha yang sehat. Selain itu, angkutan umum roda dua juga terjamin keselamatan dan keamanan penumpang dan mitra pengemudi pun dapat tenang bekerja karena telah dilindungi undang-undang.

Selain penerimaan negara, angkutan daring dan massal berdampak terhadap belanja negara yang berupa penyediaan anggaran subsidi angkutan umum. Pemerintah menyediakan anggaran subsidi bukan hanya untuk jenis angkutan umum massal saja tetapi juga dapat diterapkan pada angkutan daring dan angkutan umum lainnya karena bagaimanapun angkutan umum lebih efisien. Selain itu, dampak dari terhadap belanja negara juga berasal dari Dana Preservasi Jalan. Walaupun saat ini tidak bisa dilaksanakan, namun sebagian besar belanja negara yang diterima oleh Dirjen Bina Marga, yaitu sebesar 57,5% diperuntukkan untuk melakukan pemeliharaan jalan. Dana Preservasi Jalan dijelaskan di sub bab berikut.

b. Dana Preservasi Jalan

Dana Preservasi Jalan saat ini tidak bisa dilaksanakan dikarenakan pengertian dan konsep penyelenggaraannya tidak sinkron dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan negara. Sehingga, hal ini

tentunya akan menyebabkan ketidakjelasan dalam proses pelaksanaan pengawasan dan pertanggungjawaban sebagaimana diatur dalam UU Keuangan Negara. Selain itu, Dana Preservasi Jalan belum terakomodasi dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah. Hal ini dipandang perlu sehingga pelaksanaan UU tentang LLAJ tidak tumpang tindih atau bertolak belakang terhadap peraturan perundangan satu sama lain.

Karena ketiadaan Dana Preservasi Jalan, saat ini pembiayaan pemeliharaan dana perservasi Jalan diserahkan ke anggaran pemerintah pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan pasal 13 menyatakan bahwa anggaran untuk pemeliharaan jalan dibebankan pada APBN, APBD Provinsi, dan APBD Kabupaten/Kota. Untuk jalan nasional diserahkan tanggungjawab kepada Kementerian PUPR, sebagai penanggungjawab penyelenggara jalan nasional. Sementara, penyelenggara jalan provinsi berada di pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota di masing-masing wilayah tersebut.

Berdasarkan Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2015-2019, target kegiatan preservasi atau pemeliharaan jalan nasional yaitu 47.017 km. Hal ini tentunya membutuhkan pembiayaan yang tidak sedikit dari anggaran pemerintah untuk mendanai target preservasi tersebut. sebaaian besar dana dari APBN yang diterima oleh Dirjen Bina Marga, yaitu sebesar 57,5% diperuntukkan untuk melakukan pemeliharaan jalan. Berdasarkan Tabel 1, Program Penyelenggaraan Jalan untuk anggaran TA 2018 sebesar Rp41,67 triliun dan realisasi per Oktober 2017 sebesar Rp34,08 triliun.

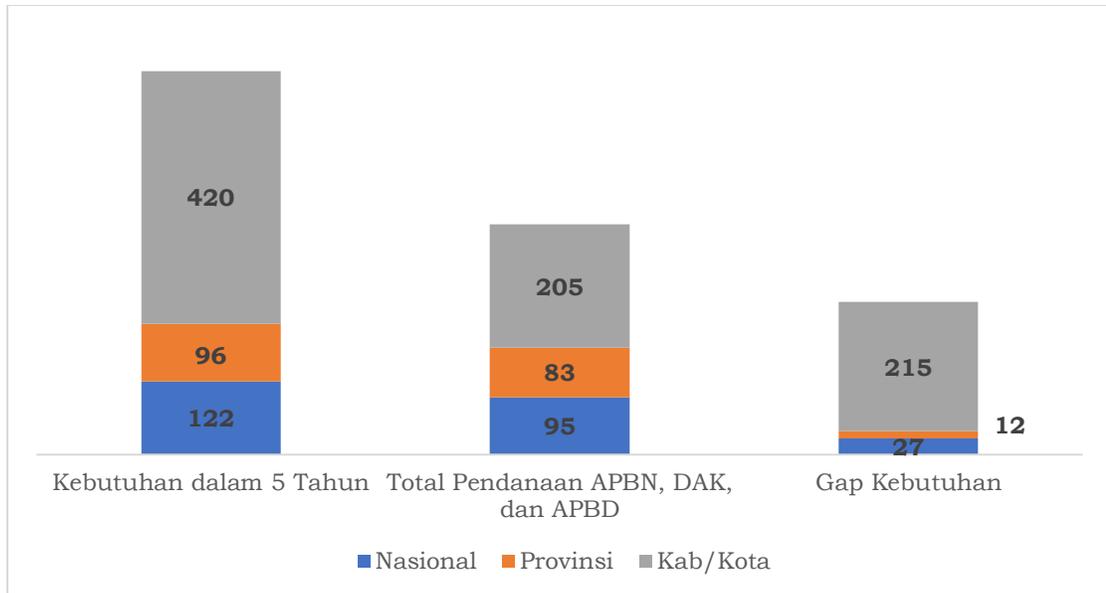
Tabel 1 Rekapitulasi Rka-KI Ditjen Bina Marga

No	PROGRAM / KEGIATAN / OUTPUT	Anggaran 2018	Realisasi per Okt 2017
----	-----------------------------	------------------	---------------------------

08	Program Penyelenggaraan Jalan	41.673.066.930	34.084.394.000
2403	Dukungan Manajemen, Koordinasi, Pengaturan, Pembinaan dan Pengawasan	422.063.082	721.497.912
2404	Pengaturan Dan Pembinaan Pengembangan Jaringan Jalan	134.035.812	100.387.567
2405	Pengaturan Dan Pembinaan Pembangunan Jalan	103.839.759	44.631.583
2406	Pengaturan Dan Pembinaan Preservasi Jalan	43.486.777	42.068.221
2409	Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional	40.078.924.069	32.018.486.385
2410	Pengaturan, Pengusahaan, Pengawasan Jalan Tol	64.815.326	63.027.404
5588	Pengaturan Dan Pembinaan Penanganan Jembatan	338.665.357	283.869.884
5589	Pengaturan Dan Pembinaan Fasilitas Jalan Daerah, Metropolitan, Kota Besar Dan Bebas Hambatan	487.236.748	810.425.044

Sumber: KemenPUPR, diolah (dalam ribuan rupiah)

Menurut Bappenas, terdapat kekurangan dana (*funding gap*) sebesar Rp254 triliun untuk pendanaan pemeliharaan jalan sepanjang 515 ribu Km selama 5 tahun (2020-2024) yang terdiri dari 47.017 Km jalan nasional; 47.874 Km jalan provinsi; dan 420.107 Km jalan kabupaten/kota. Artinya, dalam 5 tahun ke depan pemerintah tidak memiliki pendanaan yang cukup untuk memelihara jalan di Indonesia. Secara rinci dapat dilihat pada Gambar 2.5.



Sumber: Paparan Kementerian PPN/Bappenas dalam Rapat Dengar Pendapat (RDP) Membahas Masukan Penyusunan RUU Perubahan UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, 26 Agustus 2020.

Gambar 2.5. Kebutuhan dan Gap Pendanaan Preservasi Jalan Selama 5 Tahun Periode 2020-2024 (Rp Triliun)

Karena ketiadaan Dana Preservasi Jalan, ada dua langkah yang dapat ditempuh. *Pertama*, jikalau Dana Preservasi Jalan tetap harus diatur di revisi UU tentang LLAJ maka peruntukannya bukanlah hanya untuk pemeliharaan jalan, tetapi juga dapat dipergunakan untuk perbaikan sarana dan prasarana transportasi selain peluang untuk membiayai kegiatan manajemen rekayasa lalu lintas serta penyediaan fasilitas sarana prasarana jalan serta layanan angkutan publik dalam rangka mempertahankan kinerja lalu lintas jalan. Untuk itu, jika hanya untuk penyelenggaraan pemeliharaan jalan maka Dana Preservasi Jalan dapat dimasukkan ke dalam undang-undang tentang Jalan. Selain itu, tetap perlu adanya *Unit Pengelola Dana tersebut sehingga pemeliharaan jalan dapat diimplementasikan dengan efektif dan efisien.*

Kedua, jika Dana Preservasi Jalan tidak diubah, maka harus ada peraturan turunan dari UU tentang LLAJ seperti Peraturan Presiden,

peraturan menteri, dan peraturan lainnya sampai ke tingkat daerah. Beberapa alternatif sumber pembiayaan Dana Preservasi Jalan dari pengguna jalan antara lain Pemerintah Pusat seperti PPnBM dari kendaraan mewah dan PPN dari penjualan sparepart, kedua dari Pemerintah Daerah Provinsi seperti Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB). Dari Pemerintah Kabupaten/Kota antara lain pajak parkir dan retribusi pengendalian lalu lintas jalan. Selain itu, adanya Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan perlu dibentuk sebagai entitas yang dapat memonitor dan mengawasi implementasi Dana tersebut dengan efektif dan efisien.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945)

UUD NRI Tahun 1945 merupakan hukum dasar dan sumber hukum dari keseluruhan produk hukum di Indonesia. Produk hukum seperti undang-undang dan setiap tindakan atau kebijakan yang diambil pemangku negara harus dilandasi dan bersumber pada peraturan yang lebih tinggi, yang pada akhirnya harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan UUD NRI Tahun 1945. UUD NRI Tahun 1945 berisi norma-norma dan aturan-aturan yang harus ditaati dan dilaksanakan oleh semua komponen bangsa. Oleh karena itu, pengaturan mengenai penyelenggaraan LLAJ juga harus memperhatikan aspek filosofis dalam UUD NRI Tahun 1945.

Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, dimana Indonesia merupakan negara hukum dinamis. Hukum yang dinamis dapat menciptakan negara yang sejahtera (*welfare state*) dan masyarakat yang beradab (*civilized society*), sehingga membawa implikasi bagi para penyelenggara negara untuk menjalankan tugas dan wewenangnya secara luas dan komprehensif dilandasi ide-ide kreatif dan inovatif. Selain itu, hukum nasional Indonesia harus tampil akomodatif, adaptif, dan progresif. Akomodatif artinya mampu menyerap, menampung keinginan masyarakat yang dinamis. Makna hukum seperti ini menggambarkan fungsinya sebagai pengayom dan pelindung masyarakat. Adaptif, artinya mampu menyesuaikan dinamika perkembangan jaman, sehingga tidak pernah usang. Progresif, artinya selalu berorientasi kemajuan, perspektif masa depan. Hukum yang baik selalu merespon perkembangan atau kebutuhan hukum di masyarakat, sehingga perubahan terhadap UU tentang LLAJ merupakan tuntutan kebutuhan hukum yang berkembang dengan adanya isu aktual yang terjadi di masyarakat Indonesia saat ini.

LLAJ mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Tujuan utama LLAJ adalah keselamatan bagi seluruh pengguna jalan. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ mempunyai peranan untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berLLAJ dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Pada era keterbukaan informasi dan serbuan perkembangan teknologi yang dinamis dan cepat, kegiatan dalam LLAJ telah mengalami perubahan secara signifikan. Konstitusi telah menjamin setiap warga negara untuk memanfaatkan teknologi informasi dalam setiap bidang secara bijaksana, hal ini sesuai dengan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 *“Setiap orang berhak untuk berkomunikasi dan memperoleh informasi untuk mengembangkan pribadi dan lingkungan sosialnya, serta berhak untuk mencari, memperoleh, memiliki, menyimpan, mengolah, dan menyampaikan informasi dengan menggunakan segala jenis saluran yang tersedia”*. Lebih lanjut, pemanfaatan teknologi informasi ini dapat digunakan dalam mencari nafkah untuk mendapatkan penghidupan yang layak, karena konstitusi telah menjamin hak warga negaranya untuk mendapatkan perlakuan yang sama dihadapan hukum. Hal tersebut sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 yaitu *“Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”* dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 *“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”*. Oleh karena itu, kegiatan dalam LLAJ sangat fleksibel untuk menerima perkembangan teknologi informasi namun tetap memperhatikan keselamatan sebagai tujuan utamanya.

B. Putusan Mahkamah Konstitusi

Sejak tahun 2010 sampai dengan tahun 2020 terdapat 10 (sepuluh) gugatan judicial review terkait UU tentang LLAJ ke Mahkamah Konstitusi (MK). Namun demikian, hanya 1 gugatan *judicial review* yang dikabulkan oleh MK

yaitu putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015. Lebih lanjut, terkait registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi serta kewenangan kepolisian, terdapat 2 (dua) putusan yang pernah diajukan ke MK yaitu putusan Nomor 43/PUU-VIII/2010 dan putusan Nomor 89/PUU-XIII/2015.

1. Putusan Nomor 43/PUU-VIII/2010

Dalam putusan ini, Pasal yang diuji adalah Sebanyak 11 (sebelas) norma UU tentang LLAJ yang diuji, yaitu:

- 1) Pasal 6 ayat (4) yaitu *“Urusan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam melakukan pembinaan lalu-lintas dan angkutan jalan meliputi: huruf c “pengawasan terhadap pelaksanaan lalu-lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota.”*
- 2) Pasal 7 ayat (2) huruf e yaitu *“urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen lalu-lintas serta pendidikan berlalulintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”*
- 3) Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i yaitu *“Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi: a. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor; b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor; c. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; g. pendidikan berlalu lintas; h. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan i. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.*
- 4) Pasal 60 ayat (4) yaitu: *“Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapatkan izin dari Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

- 5) Pasal 71 ayat (1) huruf b yaitu: *Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika: b. spesifikasi teknis dan/ atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah.*
- 6) Pasal 96 ayat (3) yaitu: *Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggungjawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf f, huruf g. 4 “inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas” dan huruf i, Pasal 94 ayat (3) huruf c, dan Pasal 94 ayat (5).*
- 7) Pasal 96 ayat (4): *Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.*
- 8) Pasal 96 ayat (5): *“Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”*
- 9) Pasal 96 ayat (6): *“Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”*
- 10) Pasal 134: *Pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut: huruf g. “konvoi dan/ atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.”*
- 11) Pasal 175 ayat (2): *Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).*

Dalam putusan Nomor 41/PUU-XVIII/2020, MK tidak dapat diterima permohonan dari pemohon. MK berpendapat bahwa pemohon sama sekali tidak menyebutkan adanya pasal dan/atau ayat mengenai hak dan/atau kewenangan konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD 1945 yang dianggap dirugikan oleh berlakunya UU tentang LLAJ. Lebih lanjut, pemohon sama sekali tidak menjelaskan adanya kerugian

hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi. Untuk membuktikan kerugian konstitusionalnya, Pemohon hanya mencantumkan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK yang menyatakan, “yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.” tanpa merinci lebih lanjut mengenai hak-hak konstitusional Pemohon yang dirugikan tersebut termasuk dalam pasal-pasal mana saja dalam UUD 1945.

Berdasarkan ketentuan dalam pasal-pasal yang diajukan pengujian tersebut maka ternyata bahwa tidak semua yang didalilkan oleh Pemohon adalah berkaitan dengan hak konstitusional yang dijamin dalam UUD 1945, karena Pemohon juga mengajukan pengujian pasal-pasal dalam UU tentang LLAJ *a quo* terhadap Pasal 10 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah; Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 42 1945; Pasal 27 ayat (1) UUD 1945; serta fungsi dan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

Lebih lanjut, pemohon tidak dapat menjelaskan adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang diderita Pemohon dimaksud dengan berlakunya pasal-pasal UU tentang LLAJ yang diujikan tersebut. Selain itu, pemohon juga tidak dapat menjelaskan adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonannya maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi. Dengan demikian, MK berpendapat bahwa pemohon tidak memiliki legal standing.

2. Putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015

Dalam putusan ini, Pasal yang diuji adalah Penjelasan Pasal 42 ayat (2) huruf e bagian c UU tentang LLAJ yaitu “Yang dimaksud dengan “kendaraan khusus” adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memilikifungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: c. alat

berat antara lain *bulldozer*, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*; serta”. Pasal tersebut dianggap bertentangan dengan ketentuan Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Dalam putusan Nomor 3/PUU-XIII/2015, MK mengabulkan seluruhnya permohonan para pemohon. MK mempertimbangkan bahwa terkait penjelasan pasal yang diuji, pada dasarnya norma hukum adalah sebuah rumusan yang berisi penilaian atau sikap yang harus dilakukan atau tidak dilakukan, dilarang atau tidak dilarang, yang tindakan demikian memiliki konsekuensi hukum. Dengan kata lain, suatu rumusan disebut norma hukum ketika rumusan tersebut berisi perintah, larangan, perkenan, menguasai, dan/atau menyimpangkan ketentuan tertentu, yang pemenuhannya dipaksakan oleh suatu sanksi hukum tertentu. Menurut MK Penjelasan Pasal 42 ayat (2) huruf e bagian c UU tentang LLAJ bukan merupakan norma hukum karena tidak berisi penilaian atau sikap yang harus dilakukan/tidak dilakukan atau dilarang/tidak dilarang. Susunan kalimat penjelasan pasal tersebut, menurut MK tidak dapat dimaknai sebagai perintah, larangan, perkenan, menguasai, dan/atau menyimpangkan ketentuan tertentu, bahkan dari perspektif tata bahasa susunan kalimat penjelasan pasal hanya berisi keterangan tanpa disertai subjek, predikat, maupun objek. Lebih lanjut, susunan kalimat yang demikian tidak dapat berdiri sendiri, dalam arti kalimat demikian tidak akan memiliki makna yang utuh manakala dibaca secara terpisah dari batang tubuhnya, terutama Pasal 47 ayat (2) huruf e UU tentang LLAJ. Ketidakmandirian makna kalimat penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU tentang LLAJ bagi MK menegaskan posisinya bukan sebagai norma hukum, melainkan hanya bagian (struktur) pelengkap yang berisi uraian mengenai pengertian/definisi kendaraan khusus. Ada atau tidak adanya uraian dalam Penjelasan tersebut tidak akan mengubah norma hukum dalam batang tubuh Pasal 47 ayat (2) huruf e UU tentang LLAJ.

Namun meskipun bukan sebuah norma hukum, keberadaan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e UU tentang LLAJ tersebut menimbulkan kerancuan hukum karena Penjelasan tersebut bukan sekadar mendefinisikan pengertian “kendaraan khusus” yang termuat dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e, melainkan telah pula memperluas bahkan memberikan definisi/pengertian baru mengenai “kendaraan khusus”. Kerancuan hukum muncul ketika batang tubuh UU tentang LLAJ tidak memberikan pengertian/definisi mengenai “kendaraan khusus”, sehingga terdapat kemungkinan para pemangku kepentingan akan merumuskan peraturan pelaksana serta menerapkannya dengan merujuk pada Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c UU tentang LLAJ. Meskipun sebenarnya jelas diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan bahwa suatu penjelasan undang-undang tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut.

Peraturan pelaksana serta penerapan demikian, karena merujuk pada bagian Penjelasan pasal tersebut, telah memunculkan norma hukum yang seolah-olah nyata (“norma hukum bayangan”) yang mengharuskan alat berat untuk memenuhi syarat-syarat teknis dan administratif sebagaimana syarat yang diharuskan bagi kendaraan bermotor pada umumnya, yang dioperasikan di jalan raya. Padahal meskipun sama-sama berpenggerak motor, alat berat memiliki perbedaan teknis yang sangat mendasar dibandingkan dengan kendaraan bermotor lain yang dipergunakan di jalan raya sebagai sarana transportasi. Alat berat secara khusus didesain bukan untuk transportasi melainkan untuk melakukan pekerjaan berskala besar dengan mobilitas relatif rendah.

Dari sisi teknis perundang-undangan, Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c memiliki potensi untuk merugikan para Pemohon dan menimbulkan ketidakpastian hukum sehingga diperlukan suatu pemahaman yang tidak boleh bertentangan dengan Pasal 47 ayat (2) UU tentang LLAJ apa yang dimaksudkan dengan kendaraan bermotor. Pasal 47 ayat (2) UU tentang LLAJ telah merinci dengan luas kualifikasi

kendaraan bermotor tersebut ternyata sebagian alat-alat berat yang dimaksudkan dalam Penjelasan tidaklah senafas dengan Pasal 47 ayat (2) UU tentang LLAJ. Oleh karena itu, diperlukan peraturan lebih lanjut untuk menyelaraskan pemahaman kendaraan bermotor dengan bentuk alat-alat berat yang dimaksud. Lebih lanjut, kerancuan serta ketidakpastian demikian disebabkan oleh rumusan frasa “kendaraan khusus” dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e UU tentang LLAJ yang tidak didukung oleh pengertian memadai dalam batang tubuh UU tentang LLAJ. Dari sisi teknis pembentukan peraturan perundang-undangan, permasalahan demikian dapat diselesaikan dengan memindahkan rumusan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c ke dalam atau menjadi rumusan batang tubuh UU tentang LLAJ. Namun penyelesaian permasalahan konstitusionalitas yang demikian adalah penyelesaian artifisial atau di permukaan saja, karena penyelesaian demikian akan memunculkan persoalan konstitusionalitas yang lain. Menurut MK, pokok permasalahan yang dihadapi oleh para Pemohon bukan hanya sekadar masalah teknis pembentukan peraturan perundang-undangan, melainkan meliputi juga masalah konstitusionalitas yang muncul karena dimasukkannya alat berat sebagai bagian dari “kendaraan khusus” yang masuk dalam kategori kendaraan bermotor, sebagaimana diatur UU tentang LLAJ terutama Bab VII mengenai Kendaraan, khususnya dalam Pasal 47 baik ayat (1) maupun ayat (2). Untuk itu MK harus menilai pula mengenai konstitusionalitas dimasukkannya alat berat dalam kategori kendaraan bermotor.

Alat berat, sekurangnya berupa *bulldozer*, traktor, mesin gilang, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*, serta alat berat sejenis, menurut MK dapat diatur dalam peraturan perundang-undangan lain yang relevan dengan sifat, jenis, dan fungsi dari alat berat dimaksud. Pengaturan demikian diperlukan untuk memberikan jaminan hukum, antara lain, bagi kepemilikan dan keamanan alat berat, pertanggungjawaban atas risiko yang mungkin ditimbulkannya, dan menyusun *database* inventarisasi alat berat untuk dimaksimalkan peran atau manfaatnya

dalam pembangunan serta kewajiban-kewajiban hukum yang menyertainya. Pengaturan demikian harus dilakukan dengan cermat, yaitu tidak secara tergesa-gesa mengkategorikan alat berat sebagai kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud UU tentang LLAJ. Kategorisasi demikian mengakibatkan alat berat wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana sekurangnya diatur dalam Pasal 48 sampai dengan Pasal 52 UU tentang LLAJ, yang jika tidak memenuhi persyaratan maka sebagai konsekuensinya alat berat tidak boleh dioperasikan. Alat berat memiliki spesifikasi beragam yang sangat tergantung pada peruntukannya atau tujuan penggunaannya. Bahkan dalam persidangan terungkap bahwa secara teknis alat berat didesain untuk dibongkar-pasang atau diganti baik pada bagian kecil (antara lain mata bor, pisau pengeruk, roda) maupun diganti pada bagian utama kendaraan (antara lain mesin penggerakannya). Artinya, bagian-bagian dalam suatu alat berat tidak akan secara permanen melekat sejak alat berat tersebut diproduksi/dirakit hingga alat berat tersebut dinyatakan tidak lagi layak pakai. Hal demikian berbeda dengan kendaraan bermotor moda transportasi, seperti sepeda motor, bus, atau mobil yang sejak diproduksi/dirakit hingga melewati batas usia pakai, tidak pernah diubah-ubah spesifikasinya.

MK juga menggarisbawahi dalam kaitannya dengan pengoperasian di jalan raya, alat berat juga memiliki perbedaan signifikan dengan kendaraan bermotor moda transportasi. Pada umumnya alat berat tidak didesain untuk melakukan perjalanan/perpindahan tempat oleh dirinya sendiri. Alat berat yang mampu melakukan perpindahan mandiri (berpindah tempat oleh kemampuan gerakannya sendiri) pun memiliki batas kecepatan dan jarak tempuh yang sangat terbatas. Tentu hal ini menambah derajat perbedaan antara alat berat dengan kendaraan bermotor moda transportasi yang memang penggerakannya didesain demi mobilitas tinggi, yaitu berpindah dengan cepat dan jarak tempuh jauh. Untuk berpindah tempat, alat berat biasanya menggunakan bantuan alat pengangkut atau mobil pengangkut alat berat (*trailer*). Mobil atau sarana

pengangkut ini harus dipergunakan untuk memindahkan alat berat karena struktur fisik jalan raya tidak akan kuat menahan beban alat berat, serta tidak mampu mengakomodasi model roda alat berat, terutama karena beberapa jenis alat berat bahkan tidak memiliki roda maupun alat gerak lain yang memungkinkannya berpindah tempat.

3. Putusan Nomor 89/PUU-XIII/2015

Pengujian terhadap UU tentang Polri dan UU tentang LLAJ. Mahkamah Konstitusi menyatakan permohonan dari Pemohon tidak dapat diterima.

a. Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Menyelenggarakan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

- 1) Pasal 15 ayat (2) huruf b UU tentang Polri sepanjang frasa *“Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundangundangan lainnya berwenang: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- 2) Pasal 64 ayat (4) UU tentang LLAJ pada frasa *“Kepolisian Negara Republik Indonesia”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- 3) Pasal 64 ayat (6) UU tentang LLAJ pada frasa *“Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- 4) Pasal 67 ayat (3) UU tentang LLAJ pada frasa *“Kepolisian Negara Republik Indonesia”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- 5) Pasal 68 ayat (6) UU tentang LLAJ pada frasa *“Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- 6) Pasal 69 ayat (2) UU tentang LLAJ pada frasa *“Kepolisian Negara Republik Indonesia”* bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;

- 7) Pasal 69 ayat (3) UU tentang LLAJ pada frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
 - 8) Pasal 75 UU tentang LLAJ pada frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
- b. Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) Kendaraan Bermotor**
- 1) Pasal 15 ayat (2) huruf C UU tentang Polri sepanjang frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundangundangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
 - 2) Pasal 85 ayat (5) UU tentang LLAJ pada frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
 - 3) Pasal 87 ayat (2) UU tentang LLAJ pada frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
 - 4) Pasal 88 UU tentang LLAJ pada frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;

Dalam keputusannya MK berpendapat bahwa kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam ketentuan undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan, adalah bagian dari persoalan keamanan dan ketertiban dalam arti luas. Dengan demikian sudah tepat jika kewenangan dimaksud diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dan tidak bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.

Selain itu, pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, harus dilihat pula dari sisi relevansinya, mengingat kemampuan instansi pemerintahan dalam bidang penegakan hukum, khususnya kemampuan forensik, terutama yang dimiliki oleh pihak Kepolisian dalam rangka mengungkap suatu tindak pidana, sehingga pemberian kewenangan tersebut kepada Kepolisian adalah efektif dan efisien.

Pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, merupakan salah satu bentuk pelayanan administrasi negara dan administrasi pemerintahan yang penting dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara, yang salah satu wujudnya adalah terselenggaranya keamanan dan ketertiban berlalu lintas. Selain itu, para Pemohon dalam Petitum perbaikan permohonannya tidak menjelaskan lebih lanjut siapa dan atau lembaga mana yang memiliki kewenangan konstitusional dalam penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta kewenangan memberikan Surat Ijin Mengemudi Kendaraan Bermotor. Sehingga dengan demikian, apabila permohonan para Pemohon dikabulkan maka akan terjadi kekosongan hukum yang justru sudah pasti menimbulkan ketidakpastian hukum bagi masyarakat dan administrasi pemerintahan.

Dengan mengalihkan kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada instansi lain tidak menyelesaikan masalah, terlebih lagi tidak ada jaminan bahwa apabila lembaga lain atau lembaga baru yang diberikan kewenangan tersebut akan lebih baik kinerjanya. Dengan demikian, yang lebih penting untuk diperhatikan dan dilakukan adalah meningkatkan kualitas pelayanan oleh Kepolisian dalam hal

registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pemberian surat izin mengemudi kendaraan bermotor, terutama tidak melakukan perbuatan yang menyimpang dan melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya dugaan tindakan-tindakan yang dapat diasosiasikan dengan perilaku penyalahgunaan kewenangan dan bersifat koruptif.

C. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Cipta Kerja)

Keberlakuan beberapa ketentuan di dalam UU LLAJ telah diamandemen di dalam Pasal 55 UU tentang Cipta Kerja. Terdapat 21 ketentuan pasal yang diubah dan 9 ketentuan pasal yang dihapus dari UU tentang LLAJ di dalam Pasal 55 UU tentang Cipta Kerja. Secara umum, materi UU LLAJ yang diamandemen di dalam UU tentang Cipta Kerja mencakup:

1. Kelas jalan

Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan: fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan jalan menurut kelas jalan diatur dalam Peraturan Pemerintah (Pasal 55 UU angka 1 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 19 UU tentang LLAJ).

2. Terminal

Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam trayek yang telah disetujui dalam Perizinan Berusaha (Pasal 55 UU angka 2 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 36 UU tentang LLAJ). Setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Untuk menjaga kondisi fasilitas Terminal, penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan yang bekerja

sama dengan usaha mikro dan kecil. Fasilitas Terminal harus menyediakan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan kecil paling sedikit 30% (tiga puluh persen). Ketentuan mengenai kerja sama dengan usaha mikro dan kecil dan penyediaan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan kecil diatur dalam Peraturan Pemerintah (Pasal 55 UU angka 3 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 38 UU tentang LLAJ).

Lingkungan kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan fasilitas Terminal, yang dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal. Dalam hal Pemerintah Pusat sebagai penyelenggara Terminal pelaksanaannya dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta (Pasal 55 UU angka 4 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 39 UU tentang LLAJ). Pembangunan Terminal harus dilengkapi dengan: rancang bangun; buku kerja rancang bangun; rencana induk Terminal; dan dokumen Amdal atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup yang telah mencakup analisis mengenai dampak lalu lintas. Pembangunan dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengoperasian Terminal meliputi kegiatan: perencanaan; pelaksanaan; dan pengawasan operasional Terminal. Pembangunan Terminal, perencanaan dan pelaksanaan dalam pengoperasian Terminal, dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa dan swasta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 55 UU angka 5 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 40).

3. Fasilitas Parkir

Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan setelah memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.

Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa: usaha khusus perparkiran; atau penunjang usaha pokok. Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan. Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jasa fasilitas Parkir, Perizinan Berusaha, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan Parkir untuk umum diatur dalam Peraturan Pemerintah (Pasal 55 UU angka 6 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 43 UU tentang LLAJ).

4. Uji tipe dan uji berkala

Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Uji tipe dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat yang pelaksanaannya dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe diatur dalam Peraturan Pemerintah (Pasal 55 UU angka 7 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 50 UU tentang LLAJ).

Uji berkala wajib dilakukan bagi mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Pengujian berkala meliputi kegiatan: pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan pengesahan hasil uji. Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh: unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat; unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat Perizinan Berusaha dari Pemerintah; atau unit pelaksana pengujian swasta mendapatkan Perizinan Berusaha Pemerintah (Pasal

55 UU angka 8 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 53 UU tentang LLAJ).

5. Bengkel umum kendaraan bermotor

Bengkel umum kendaraan bermotor yang berfungsi untuk memperbaiki dan merawat Kendaraan Bermotor, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Bengkel umum yang mempunyai akreditasi dan kualitas tertentu dapat melakukan pengujian berkala Kendaraan Bermotor. Penyelenggaraan bengkel umum wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Penyelenggaraan bengkel umum harus memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat. Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 9 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 60 UU tentang LLAJ).

6. Pendidikan dan pelatihan mengemudi

Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 10 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 78 UU tentang LLAJ).

7. Analisis mengenai dampak lingkungan hidup

Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis mengenai dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan

hidup sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan mengenai lingkungan hidup. Ketentuan lebih lanjut mengenai dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup yang telah mencakup analisis mengenai dampak lalu lintas diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 11 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 99 UU tentang LLAJ).

8. Larangan dan Kewajiban

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

- a. memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau
- d. melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam trayek yang telah disetujui dalam Perizinan Berusaha. (Pasal 55 UU angka 14 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 126 UU tentang LLAJ).

Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:

- a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
- b. memiliki tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;
- c. memarkir Kendaraan di tempat yang ditetapkan;
- d. membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut; dan
- e. beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu Keamanan, Keselamatan, Kelancaran, dan Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pengemudi dan pembantu pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai

dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut. (Pasal 55 UU angka 15 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 162 UU tentang LLAJ).

9. Angkutan Umum

Angkutan umum di Jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda. Kegiatan angkutan umum dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan Jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain. Pelayanan angkutan multimoda harus terpadu secara sistem dan memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat. Ketentuan mengenai angkutan multimoda, persyaratan, dan tata cara memperoleh Perizinan Berusaha diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 16 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 165 UU tentang LLAJ).

Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah dapat memberikan subsidi angkutan pada trayek atau lintas tertentu. Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 26 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 185 UU tentang LLAJ).

10. Alat penimbangan

Alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada lokasi tertentu. Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh Pemerintah Pusat. Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap serta sistem informasi manajemen dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan swasta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

(Pasal 55 UU angka 17 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 170 UU tentang LLAJ).

11. Perizinan Berusaha

Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Kewajiban memenuhi Perizinan Berusaha tidak berlaku untuk: pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau pengangkutan jenazah. Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 18 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 173 UU tentang LLAJ).

Perizinan Berusaha terkait penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diberikan oleh:

- a. Pemerintah Pusat yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani:
 - 1) angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
 - 2) angkutan dengan tujuan tertentu; atau
 - 3) angkutan pariwisata.
- b. Gubernur untuk angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan criteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat;
- c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk angkutan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan criteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat; dan

- d. Bupati/wali kota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan criteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian Perizinan Berusaha diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 24 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 179 UU tentang LLAJ).

12. Sanksi

Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, atau Pasal 193 UU LLAJ dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan Perizinan Berusaha; dan latau
- d. pencabutan Perizinan Berusaha.

Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria, jenis, besaran denda, dan tata cara pengenaan sanksi administrative diatur dalam Peraturan Pemerintah. (Pasal 55 UU angka 27 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 199 UU tentang LLAJ).

13. Rancang Bangun kendaraan bermotor

Rancang bangun Kendaraan Bermotor dan pengembangan riset dan rancang bangun Kendaraan Bermotor dilakukan oleh:

- a. Pemerintah Pusat;
- b. Pemerintah Daerah;
- c. badan hukum;
- d. lembaga penelitian; danf atau.
- e. perguruan tinggi.

Rancang bangun harus mendapatkan pengesahan dari Pemerintah Pusat (Pasal 55 UU angka 28 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 220 UU tentang LLAJ).

14. Pengembangkan industri dan teknologi prasarana

Pemerintah Pusat wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana yang menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengembangan industri dan teknologi Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait. Pengembangan industri dan teknologi harus mendapatkan pengesahan dari Pemerintah Pusat. (Pasal 55 UU angka 29 UU tentang Cipta Kerja yang mengubah Pasal 222 UU tentang LLAJ).

Beberapa ketentuan di dalam UU tentang Cipta Kerja di atas haruslah menjadi acuan dan disinkronkan dengan materi yang akan diatur di dalam RUU Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

D. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (UU tentang PNBP)

UU tentang PNBP dibentuk untuk mengoptimalkan penerimaan negara dan meningkatkan pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintah dalam pembiayaan, pengaturan, perlindungan masyarakat, kepastian hukum, dan pengelolaan kekayaan negara, termasuk pengelolaan sumber daya alam yang berkesinambungan.¹³⁷ Adapun pengaturan PNBP bertujuan untuk: mewujudkan peningkatan kemandirian bangsa dengan mengoptimalkan sumber pendapatan negara dari PNBP guna memperkuat ketahanan fiskal, dan mendukung pembangunan nasional yang berkelanjutan dan berkeadilan; mendukung kebijakan pemerintah perbaikan dalam rangka kesejahteraan rakyat, peningkatan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas, perbaikan distribusi pendapatan, dan pelestarian lingkungan hidup untuk kesinambungan antargenerasi dengan tetap mempertimbangkan aspek keadilan; dan mewujudkan pelayanan pemerintah yang bersih, profesional, transparan, dan akuntabel, untuk mendukung tata kelola pemerintahan

¹³⁷Ketentuan menimbang huruf b, Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.

yang baik serta meningkatkan pelayanan kepada masyarakat (Pasal 2 UU tentang PNBPN).

Obyek PNBPN merupakan seluruh aktivitas, hal, dan/atau benda, yang menjadi sumber penerimaan negara di luar perpajakan dan hibah, yang memiliki kriteria: pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintah; penggunaan dana yang bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara; pengelolaan kekayaan negara; dan/atau penetapan peraturan perundang-undangan (Pasal 3 UU tentang PNBPN). Objek PNBPN meliputi: pemanfaatan sumber daya alam; pelayanan; pengelolaan kekayaan negara dipisahkan; pengelolaan barang milik negara; pengelolaan dana; dan hak negara lainnya. Obyek PNBPN tersebut kemudian dirinci menurut jenis, yang selanjutnya diatur dengan Undang-Undang, peraturan pemerintah, dan/ atau Peraturan Menteri (Pasal 4). Adapun subjek PNBPN meliputi: orang pribadi; dan Badan, dari dalam negeri atau luar negeri yang menggunakan, memperoleh manfaat, dan atau memiliki kaitan dengan objek PNBPN. Subjek PNBPN merupakan wajib bayar dalam hal memiliki kewajiban membayar PNBPN sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 5 UU tentang PNBPN).

Keterkaitan antara UU tentang PNBPN dengan UU tentang LLAJ, yaitu terdapat beberapa substansi dalam UU tentang LLAJ yang materinya termasuk dalam PNBPN, namun UU tentang LLAJ tidak secara tegas menyebutkannya sebagai PNBPN. Terdapat beberapa PNBPN yang merupakan penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah di bidang LLAJ, di antaranya pengujian kendaraan bermotor berupa uji berkala sebagaimana di atur dalam Pasal 53 sampai dengan Pasal 55 UU tentang LLAJ, penerbitan surat izin mengemudi yang diatur dalam Pasal 80 sampai dengan Pasal 88 UU tentang LLAJ, perizinan angkutan yang diatur dalam Pasal 173 sampai dengan Pasal 180 UU tentang LLAJ.

Dalam pengaturan RUU tentang Perubahan Kedua UU tentang LLAJ ke depan, terutama terkait materi tentang penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah di bidang LLAJ, perlu ditegaskan bahwa penerimaan tersebut merupakan PNBPN, sehingga pengelolaanya dapat

disinkronkan dengan ketentuan-ketentuan yang ada di dalam UU tentang PNBP.

E. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU tentang ITE)

Perkembangan dan kemajuan teknologi informasi yang demikian pesat telah menyebabkan perubahan kegiatan kehidupan manusia dalam berbagai bidang yang secara langsung telah memengaruhi lahirnya bentuk-bentuk perbuatan hukum baru. Seiring dengan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan teknologi tersebut masyarakat semakin mudah untuk mengakses informasi dan melakukan transaksi elektronik melalui jaringan internet. Salah satu bidang yang memanfaatkan teknologi dan transaksi elektronik yaitu penyelenggara LLAJ. Kemajuan teknologi telah menghadirkan penyelenggara angkutan orang dan/atau barang roda dua dan roda empat yang berbasis aplikasi dengan menggunakan jaringan internet.

UU tentang ITE memuat aturan mengenai informasi dan transaksi elektronik. Aturan mengenai informasi dan transaksi elektronik yang dimuat dalam Undang-Undang ini antara lain:

- a. penyelenggaraan sistem elektronik. Pasal 1 angka 6 UU tentang ITE mendefinisikan penyelenggaraan sistem elektronik dengan pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat. Dalam penyelenggaraan sistem elektronik setiap penyelenggara sistem elektronik harus menyelenggarakan sistem elektronik secara andal dan aman serta bertanggung jawab terhadap beroperasinya sistem elektronik sebagaimana mestinya sebagaimana diatur dalam Pasal 15 ayat (1) UU tentang ITE. Ketentuan Pasal 15 ayat (3) UU tentang ITE menyatakan jika tanggung jawab ini tidak berlaku dalam hal dapat dibuktikan terjadinya keadaan memaksa, kesalahan, dan/atau kelalaian pihak pengguna sistem elektronik.

Pasal 16 UU tentang ITE menyatakan bahwa sepanjang tidak ditentukan lain oleh undang-undang tersendiri, setiap penyelenggara sistem elektronik wajib mengoperasikan sistem elektronik yang memenuhi persyaratan minimum sebagai berikut:

1. dapat menampilkan kembali informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik secara utuh sesuai dengan masa retensi yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan;
 2. dapat melindungi ketersediaan, keutuhan, keotentikan, kerahasiaan, dan keteraksesan informasi elektronik dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut;
 3. dapat beroperasi sesuai dengan prosedur atau petunjuk dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut;
 4. dilengkapi dengan prosedur atau petunjuk yang diumumkan dengan bahasa, informasi, atau simbol yang dapat dipahami oleh pihak yang bersangkutan dengan penyelenggaraan sistem elektronik tersebut; dan
 5. memiliki mekanisme yang berkelanjutan untuk menjaga kebaruan, kejelasan, dan kebertanggungjawaban prosedur atau petunjuk.
- b. penyelenggara sistem elektronik. Pasal 1 angka 6a UU tentang ITE mendefinisikan penyelenggara sistem elektronik dengan setiap orang, penyelenggara negara, badan usaha, dan masyarakat yang menyediakan, mengelola, dan/atau mengoperasikan sistem elektronik, baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama kepada pengguna sistem elektronik untuk keperluan dirinya dan/atau keperluan pihak lain.
- c. asas iktikad baik dalam pemanfaatan teknologi dan informasi. Asas ini digunakan para pihak dalam melakukan transaksi elektronik tidak bertujuan untuk secara sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum mengakibatkan kerugian bagi pihak lain tanpa sepengetahuan pihak lain tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 3 UU tentang ITE.
- d. tujuan dari pemanfaatan teknologi. pemanfaatan informasi dan teknologi informasi dilaksanakan dengan tujuan antara lain mengembangkan perdagangan, perekonomian nasional dan meningkatkan efektivitas dan

efisiensi pelayanan publik, dan membuka kesempatan seluas-luasnya kepada setiap Orang untuk memajukan pemikiran dan kemampuan di bidang penggunaan dan pemanfaatan Teknologi Informasi seoptimal mungkin dan bertanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 4 huruf c UU tentang ITE.

- e. keamanan data pribadi yang dinyatakan dalam Pasal 26 ayat (1), ayat (2), dan (ayat (3) UU tentang ITE. Penggunaan setiap informasi melalui media atau sistem elektronik yang menyangkut data pribadi seseorang harus dilakukan atas persetujuan orang yang bersangkutan dan bagi setiap orang yang dilanggar haknya dapat mengajukan gugatan atas kerugian yang ditimbulkan berdasarkan undang-undang ini sebagaimana diatur dalam. Dalam rangka memberikan keamanan terhadap data pribadi maka setiap penyelenggara sistem elektronik diwajibkan untuk menghapus informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik yang tidak relevan yang berada di bawah kendalinya atas permintaan orang yang bersangkutan berdasarkan penetapan pengadilan.

Selain itu setiap penyelenggara sistem elektronik wajib menghapus informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik yang tidak relevan yang berada di bawah kendalinya atas permintaan orang yang bersangkutan berdasarkan penetapan pengadilan sebagaimana diatur dalam Pasal 26 ayat (4) UU tentang ITE. Disamping itu juga setiap penyelenggara sistem elektronik wajib menyediakan mekanisme penghapusan informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik yang sudah tidak relevan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 26 ayat (5) UU tentang ITE.

Keterkaitan antara UU tentang ITE dengan UU tentang LLAJ terdapat pada pengaturan mengenai penyelenggaraan sistem elektronik dan keamanan data pribadi pengguna jasa transportasi. Penyelenggara sistem transportasi saat ini menggunakan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam memberikan kemudahan pelayanan kepada masyarakat. Penyelenggara transportasi yang berbasis aplikasi dapat dikategorikan

sebagai penyelenggara sistem elektronik karena penyelenggara sistem elektronik memanfaatkan sistem elektronik dalam sektor transportasi.

Perkembangan dunia teknologi saat ini mendorong perlu adanya keamanan data pribadi dari pengguna jasa transportasi tersebut. Hal ini dikarenakan data pribadi yang dimiliki oleh pengguna transportasi berbasis aplikasi dapat disalahgunakan oleh pihak aplikator. Oleh karena itu, keamanan data pribadi pengguna jasa transportasi harus mengacu kepada UU ITE yang mana setiap penggunaan informasi yang menyangkut data pribadi dari pengguna jasa harus dilakukan atas persetujuan orang tersebut. Ke depan juga pihak aplikator dapat memberikan perlindungan yang lebih ketat terhadap pengguna jasa dengan tidak memperlihatkan nomor handphone atau perusahaan aplikator membuat ruang *chat/message/online phone* antara pengguna jasa dan mitra aplikator, serta segera menghilangkan data pengguna jasa begitu selesai menggunakan jasa dari mitra perusahaan aplikasi.

F. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Pemerintah Daerah)

UU tentang Pemerintahan Daerah dibentuk untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. UU tentang Pemda ini mengatur urusan pemerintahan yang terdiri dari urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan pemerintah pusat yang dikenal dengan istilah urusan pemerintahan absolut dan ada urusan pemerintahan konkuren.

Urusan pemerintahan konkuren terdiri atas urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan yang dibagi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah daerah

kabupaten/kota. Urusan pemerintahan wajib dibagi dalam urusan pemerintahan wajib yang terkait pelayanan dasar dan urusan pemerintahan wajib yang tidak terkait pelayanan dasar. Untuk urusan pemerintahan wajib yang terkait pelayanan dasar ditentukan standar pelayanan minimal (SPM) untuk menjamin hak-hak konstitusional masyarakat. Untuk urusan lalu lintas dan angkutan jalan termasuk dalam urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yaitu dalam urusan pemerintahan di bidang perhubungan sebagaimana diatur dalam Pasal 12 ayat (2) huruf i UU tentang Pemerintahan Daerah.

Pengaturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan terdapat dalam Lampiran UU tentang Pemerintahan Daerah. Dalam pembagian urusan pemerintahan di bidang perhubungan sub urusan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan pembagian kewenangan lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah daerah kabupaten/kota.

Kewenangan pemerintah pusat dalam pembagian urusan pemerintahan di bidang perhubungan sub urusan lalu lintas dan angkutan jalan yakni:

- a. penetapan rencana induk jaringan LLAJ Nasional;
- b. penyediaan perlengkapan jalan di jalan nasional;
- c. pengelolaan terminal penumpang tipe A;
- d. penyelenggaraan terminal barang untuk umum;
- e. persetujuan penyelenggaraan terminal barang untuk kepentingan sendiri;
- f. pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor;
- g. penetapan lokasi dan pengoperasian atau penutupan alat penimbangan kendaraan bermotor;
- h. pelaksanaan akreditasi unit pengujian berkala kendaraan bermotor;
- i. penyelenggaraan akreditasi lembaga pendidikan mengemudi;
- j. pelaksanaan kalibrasi alat pengujian berkala kendaraan bermotor;
- k. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan nasional;
- l. persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan nasional;

- m. audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan nasional;
- n. penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar daerah kabupaten/kota antar daerah provinsi serta lintas batas negara.
- o. penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah provinsi dan lintas batas negara;
- p. penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah provinsi dan lintas batas negara;
- q. penetapan rencana umum jaringan trayek perdesaan yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
- r. penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui daerah provinsi;
- s. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas negara dan trayek lintas daerah provinsi;
- t. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek yang melayani:
 - 1) angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
 - 2) angkutan dengan tujuan tertentu; dan
 - 3) angkutan pariwisata.
- u. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus; dan
- v. penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antar kota antar daerah provinsi, angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui daerah provinsi.

Kewenangan pemerintah daerah provinsi dalam pembagian urusan pemerintahan di bidang perhubungan sub urusan lalu lintas dan angkutan jalan yakni:

- a. penetapan rencana induk jaringan LLAJ Provinsi;
- b. penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi;

- c. pengelolaan terminal penumpang tipe B;
- d. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi;
- e. persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan provinsi;
- f. audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan provinsi;
- g. penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) daerah provinsi;
- h. penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi;
- i. penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota dalam daerah provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
- j. penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi;
- k. penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi;
- l. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi;
- m. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi; dan
- n. penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi.

Kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam pembagian urusan pemerintahan di bidang perhubungan sub urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni:

- a. penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota;
- b. penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten/kota;

- c. pengelolaan terminal penumpang tipe C;
- d. penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir;
- e. pengujian berkala kendaraan bermotor;
- f. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota;
- g. persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota;
- h. audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota;
- i. penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam daerah kabupaten/kota;
- j. penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
- k. penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
- l. penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten;
- m. penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam daerah kabupaten/kota;
- n. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
- o. penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam daerah kabupaten/kota; dan
- p. penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah kabupaten/kota.

Oleh karena itu, dalam rangka penyusunan perubahan UU LLAJ, materi muatan yang mengatur mengenai pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan sub urusan lalu lintas dan angkutan jalan disesuaikan dengan apa yang telah diatur dalam UU tentang Pemerintah Daerah dan perubahannya.

G. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah sebagaimana diubah terakhir dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang UMKM)

UU tentang UMKM bertujuan menumbuhkan dan mengembangkan usahanya dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan (Pasal 3 UU tentang UMKM). Dalam UU tentang UMKM ini, usaha mikro didefinisikan sebagai usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria usaha mikro sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini (Pasal 1 angka 1 UU tentang UMKM). Adapun usaha kecil adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari UMKM yang memenuhi kriteria usaha kecil sebagaimana dimaksud dalam UU tentang UMKM (Pasal 1 angka 1 UU tentang UMKM). Saat ini, keberlakuan UU tentang UMKM sebagian telah direvisi dalam ketentuan Pasal 87 UU tentang Cipta Kerja.

Dikaitkan dengan UU tentang LLAJ, khususnya materi yang mengatur tentang angkutan umum, Pasal 138 ayat (3) menyatakan bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Adapun definisi kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (Pasal 1 angka 10 UU tentang LLAJ). Angkutan umum dilaksanakan salah satunya oleh perusahaan angkutan umum, yaitu badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum (Pasal 1 angka 21 UU tentang LLAJ).

Perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan bermotor umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 90 ayat (1) UU tentang LLAJ), dan standar pelayanan minimal (Pasal 141 ayat (1) UU tentang LLAJ). Selain itu, perusahaan angkutan umum juga memiliki hak dan kewajiban. Kewajiban perusahaan

angkutan umum seperti yang diatur dalam Pasal 186 sampai dengan Pasal 189 UU tentang LLAJ. Adapun hak perusahaan angkutan umum adalah seperti yang diatur dalam Pasal 195 dan Pasal 196 UU tentang LLAJ. Terkait dengan keberadaan taksi daring, ketentuan yang berlaku terhadap kendaraan angkutan umum dan perusahaan angkutan umum, seharusnya secara *mutatis mutandis* juga berlaku bagi taksi daring.

Pasal 64 *juncto* Pasal 37 Permenhub No. 108 Tahun 2017 mengatur bahwa salah satu syarat dapat beroperasinya taksi daring, pengemudi harus tergabung dalam suatu entitas berbadan hukum, yang salah satunya berbentuk koperasi. Untuk itu, keberadaan taksi daring termasuk di dalam kriteria usaha kecil. Dimana taksi daring merupakan salah satu usaha produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari usaha menengah atau usaha besar yang memenuhi kriteria usaha kecil sebagaimana dimaksud dalam UU tentang UMKM.

Adapun kriteria usaha kecil diatur di dalam Pasal 87 UU tentang Cipta Kerja angka 1, yang mengubah ketentuan Pasal 6 UU tentang UMKM, yang menyatakan: kriteria UMKM dapat memuat modal usaha, omzet, indikator kekayaan bersih, hasil penjualan tahunan, atau nilai investasi, insentif dan disinsentif, penerapan teknologi ramah lingkungan, kandungan lokal, atau jumlah tenaga kerja sesuai dengan kriteria setiap sektor usaha. Adapun ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria UMKM diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Terkait dengan ojek daring, karena belum ada pengaturan mengenai kriterianya, untuk sementara di dalam UU tentang UMKM dapat dikategorikan sebagai usaha mikro, yaitu sebagai usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria usaha mikro sebagaimana diatur dalam UU tentang UMKM.

H. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagaimana diubah terakhir dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Jalan)

LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan LLAJ, prasarana LLAJ, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Adapun prasarana LLAJ adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung. Sedangkan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

UU tentang Jalan mengatur tentang jalan sebagai prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel sebagaimana definisi Jalan dalam Pasal 1 angka 4 UU tentang Jalan. Salah satu jenis jalan adalah jalan umum yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum (Pasal 1 angka 5 UU tentang Jalan). Maka dalam hal ini terdapat hubungan yang sangat erat antara jalan sebagai prasarana dan ruang lalu lintas yang memanfaatkan bagian jalan untuk pergerakan orang maupun barang. Sesuai dengan peruntukannya, jalan terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. Jalan khusus bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan (Pasal 6 UU tentang Jalan).

Adapun sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat

kegiatan. Pusat-pusat kegiatan yang dimaksud adalah kawasan perkotaan yang mempunyai jangkauan pelayanan nasional, wilayah, dan lokal. Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian, dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi (Pasal 7 UU tentang Jalan).

Menurut fungsinya, jalan umum dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Dan jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah (Pasal 8 UU tentang Jalan).

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal,

antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten (Pasal 9 UU Jalan).

Pasal 10 UU tentang Jalan menyatakan bahwa untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas, jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan. Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang LLAJ, yakni UU tentang LLAJ. Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. Pengaturan kelas dan spesifikasi penyediaan prasarana jalan tentu salah satunya dipengaruhi oleh lalu lintas yang akan memanfaatkan ruang jalan tersebut.

Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan. Ruang manfaat jalan merupakan suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, serta ambang pengamanannya yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan (Pasal 11 UU tentang Jalan).

Dalam penjelasan umum UU tentang Jalan secara jelas menyatakan bahwa pelaksanaan ketentuan dalam UU tentang Jalan ini juga mempunyai hubungan saling melengkapi dengan peraturan perundang-undangan lainnya, terutama undang-undang yang mengatur tentang LLAJ.

Berangkat dari pengelompokan jalan, maka akan sampai pada suatu fakta bahwa antara jalan dan LLAJ yang memanfaatkannya merupakan hal yang sangat terkait. Fisik jalan juga sangat dipengaruhi oleh tingkat lalu lintas yang melewatinya. Sebaliknya kualitas dan kinerja jalan akan memengaruhi kelancaran, keselamatan, dan kenyamanan pengguna jalan yang melintasinya. Hal ini sangat terkait dengan terpenuhinya fungsi jalan sebagaimana mestinya.

Atas dasar itu maka ada suatu larangan melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan seperti terganggunya jarak atau sudut pandang, timbulnya hambatan samping yang menurunkan kecepatan atau menimbulkan kecelakaan lalu lintas, serta terjadinya kerusakan prasarana, bangunan pelengkap, atau perlengkapan jalan (Pasal 12 UU tentang Jalan). Selaras dengan hal tersebut maka ada juga kewajiban menaati peraturan perundang-undangan tentang LLAJ, peraturan perundang-undangan tentang jalan, serta peraturan perundang-undangan lainnya bagi pengguna jalan termasuk pengguna jalan tol (Pasal 55 UU Jalan).

Pada Pasal 30 UU tentang Jalan, dinyatakan bahwa penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan, dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Namun, dalam UU tentang Jalan tidak diatur mengenai pembiayaan penyelenggaraan jalan diluar APBN dan APBD. Padahal faktanya kebutuhan pembiayaan penyelenggaraan jalan terutama pembangunan jalan baru dan pemeliharaan jalan sangat besar dan membebani APBN/APBD.

Adanya pengaturan mengenai dana yang diperuntukkan untuk pemeliharaan jalan justru diatur di UU tentang LLAJ, yakni dana preservasi jalan. Dalam ketentuan mengenai dana preservasi jalan disebutkan bahwa peruntukan dana tersebut digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan. Meskipun ketentuan ini belum implementatif mengingat belum sinkron dengan ketentuan mengenai keuangan negara namun jika dilihat berdasarkan konsepnya maka ketentuan mengenai dana preservasi jalan lebih tepat diatur dan menjadi materi muatan dalam UU tentang Jalan. Namun demikian jika peruntukan dana tersebut digunakan untuk memperbaiki penyelenggaraan LLAJ termasuk sarana dan prasarana serta angkutan publik maka akan relevan jika diatur dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ.

Terkait dengan adanya perubahan dalam UU Jalan sesuai dengan Pasal 103 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang

menyisipkan 1 pasal di antara Pasal 53 dan Pasal 54 UU Jalan, yaitu pasal 53A. Namun penambahan pasal ini tidak sesuai dengan materi muatan pada UU tentang LLAJ. Penambahan pasal ini dimaksudkan untuk memberikan kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan Koperasi dan UMKM. Secara ringkas penambahan pasal ini mengatur tentang: (a) jalan tol antarkota harus dilengkapi dengan tempat istirahat, pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol, serta menyediakan tempat promosi dan pengembangan UMKM; (b) pengusaha tempat-tempat tersebut dilakukan dengan mengalokasikan lahan pada jalan tol paling sedikit 30% dari total luas lahan area komersial; (c) penyediaan tempat promosi dan pengembangan UMKM dilakukan dengan pola kemitraan; dan (d) penanaman dan pemeliharaan tanaman di tempat istirahat dan pelayanan dapat dilakukan oleh UMKM.

I. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan sebagaimana diubah terakhir dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Ketenagakerjaan)

UU tentang Ketenagakerjaan bertujuan mewujudkan pengaturan yang menyeluruh dan komprehensif di bidang ketenagakerjaan dengan menciptakan Pembangunan Ketenagakerjaan yang memenuhi hak-hak dan perlindungan yang mendasar bagi tenaga kerja dan pekerja/buruh serta pada saat yang bersamaan dapat mewujudkan kondisi yang kondusif bagi pengembangan dunia usaha. Hal ini karena pembangunan ketenagakerjaan bersifat multi dimensi dan memiliki banyak keterkaitan, tidak hanya berkaitan dengan dengan kepentingan tenaga kerja, tetapi juga kepentingan pengusaha, pemerintah, dan masyarakat (konsideran menimbang dan Penjelasan Umum).

Secara eksplisit tidak ada pengaturan dalam UU tentang Ketenagakerjaan yang secara langsung berkaitan dengan pengaturan UU tentang LLAJ. Namun, beberapa pengaturan bersinggungan dengan bidang ketenagakerjaan, khususnya pengaturan mengenai angkutan dengan kendaraan bermotor umum yang dikelola oleh perusahaan angkutan. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 21 UU tentang LLAJ Perusahaan

Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Sedangkan pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (Pasal 1 angka 23 UU tentang LLAJ). Pasal 1 angka 2 UU tentang Ketenagakerjaan menyebut definisi tenaga kerja sebagai setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Dengan demikian pengemudi kendaraan bermotor yang bekerja pada perusahaan angkutan umum termasuk dalam katagori tenaga kerja yang hak dan kewajibannya dilindungi oleh UU tentang Ketenagakerjaan.

UU Tentang LLAJ telah mengatur waktu kerja pengemudi sebagai salah satu hak pengemudi yang harus dipenuhi oleh pengusaha angkutan umum. Pasal 90 ayat (1) UU tentang LLAJ menentukan bahwa setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 (delapan) jam sehari dan pengemudi berhak memperoleh waktu istirahat minimal setengah jam setelah bekerja selama 4 (empat) jam berturut-turut. Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut dikenai sanksi administratif baik bagi pengemudi (Pasal 91 UU tentang LLAJ) maupun bagi Perusahaan Angkutan (Pasal 92 UU tentang LLAJ).

Ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan bermotor umum tersebut telah sejalan dengan ketentuan Pasal 78 dan Pasal 79 UU Ketenagakerjaan sebagaimana telah diubah dengan UU tentang Cipta Kerja bahwa waktu kerja adalah 7 jam dalam 1 hari untuk pekerja dengan 6 hari kerja dalam seminggu atau 8 jam dalam 1 hari untuk pekerja dengan 5 hari kerja dalam 1 minggu.

Terkait dengan fakta penggunaan angkutan penumpang berbasis online, hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi taxi online dengan pengemudi didasarkan hubungan kemitraan yang dituangkan dalam perjanjian. Pasal 1313 *junto* Pasal 1320 KUHPerdara, mendefinisikan perjanjian sebagai perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih dengan syarat sepakat para pihak; cakap bertindak; adanya objek tertentu; dan sebab yang halal. Perjanjian tersebut menimbulkan suatu hubungan hukum antara dua orang atau lebih yang disebut Perikatan yang di dalamnya terdapat hak dan kewajiban masing-masing pihak. Dengan demikian hak dan kewajiban perusahaan penyedia aplikasi taxi online dengan pengemudi didasarkan pada isi perjanjian yang disepakati. Hal ini berbeda dengan perjanjian kerja yang diatur dalam UU tentang Ketenagakerjaan. Menurut Pasal 1 angka 14 UU tentang Ketenagakerjaan, perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak. Pasal 1 angka 15 UU tentang Ketenagakerjaan menyatakan bahwa hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Artinya suatu hubungan kerja tidak bisa timbul dari perjanjian kemitraan, melainkan harus dari perjanjian kerja yang di dalamnya memenuhi unsur pekerjaan, upah, dan perintah.

J. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (UU tentang Keuangan Negara)

UU tentang Keuangan Negara dibentuk untuk memenuhi ketentuan Pasal 23C UUD NRI Tahun 1945. UU ini berisi beberapa hal penting terkait dengan pengaturan Keuangan Negara di antaranya pengertian dan ruang lingkup keuangan negara, asas-asas umum pengelolaan keuangan negara, kedudukan Presiden sebagai pemegang kekuasaan pengelolaan keuangan negara, pendelegasian kekuasaan Presiden kepada Menteri Keuangan dan

Menteri/Pimpinan Lembaga, serta penetapan bentuk dan batas waktu penyampaian laporan pertanggungjawaban pelaksanaan APBN dan APBD.

Dalam kaitan dengan keberlakuan UU tentang LLAJ, hal yang menjadi perhatian untuk disinkronkan yaitu terkait dengan pelaksanaan Dana Preservasi sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 28, Pasal 29 sampai dengan Pasal 32 UU tentang LLAJ. Dalam Pasal 1 angka 28 UU tentang LLAJ dinyatakan bahwa Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Pemaknaan “dana yang khusus” tidak mengandung arti yang jelas apakah menjadi ranah Penerimaan Negara atau tidak. Apabila dilihat dalam Pasal 1 angka 9 jo. Pasal 2 UU Keuangan Negara, Penerimaan Negara didefinisikan sebagai uang yang masuk ke kas negara. Sedangkan Penerimaan Negara sendiri merupakan bagian dari Keuangan Negara.

Secara nomenklatur pemaknaan Dana Preservasi tidak jelas apakah masuk dalam ranah Penerimaan Negara atau tidak. Hal ini tentunya akan menyebabkan ketidakjelasan dalam proses pelaksanaan pengawasan dan pertanggungjawaban sebagaimana diatur dalam UU Keuangan Negara. Selanjutnya Pasal 29 ayat (4) UU tentang LLAJ dinyatakan bahwa Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan definisi Pengguna Jalan dalam Pasal 1 angka 27 UU tentang LLAJ adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas. Dengan demikian dapat diartikan bahwa Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas, sehingga seharusnya Dana Preservasi Jalan merupakan dana yang bersumber dari masyarakat yang dengan demikian merupakan penerimaan negara.

Dalam pelaksanaan ke depan, pengaturan mengenai Dana Preservasi Jalan perlu diperbaiki, agar dapat implementif. Untuk itu nomenklatur dan definisi Dana Preservasi Jalan harus disempurnakan dengan memasukkan istilah atau nomenklatur Penerimaan Negara serta mengubah nomenklaturnya menjadi Dana Pemeliharaan Fasilitas LLAJ, sehingga

substansinya terkait dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini dengan tetap memperhatikan pelaksanaan, pengawasan, pertanggungjawabannya sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam UU Keuangan Negara.

Dalam hal wacana Dana Preservasi Jalan ini tetap diatur, seharusnya substansi pengaturannya diatur dalam undang-undang yang mengatur tentang jalan, yang saat ini diatur dalam UU tentang Jalan.

K. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diubah terakhir dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Polri)

UU tentang Polri mengatur terkait penyelenggaraan fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Polri bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketenteraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia, ketentuan ini sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 4 Undang-Undang tentang Polri.

Polri merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri, hal ini tercantum dalam Pasal 5 ayat (1) UU tentang Polri. Tugas pokok Polri tercantum dalam Pasal 13 UU tentang Polri, yaitu:

- a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. menegakkan hukum; dan
- c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Keterkaitan UU tentang Polri dengan UU tentang LLAJ yaitu dalam hal pelaksanaan tugas pokok Polri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14 dan Pasal 15 UU tentang Polri. Tugas Polri yang berkaitan dengan penyelenggaraan LLAJ tercantum dalam Pasal 14 ayat (1) huruf b UU tentang

Polri sebagaimana ditegaskan bahwa Polri bertugas menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan.

Dalam Pasal 15 ayat (1) huruf j UU tentang Polri mengatur bahwa dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan Pasal 14 UU tentang Polri secara umum berwenang menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional. Penjelasan dari ketentuan ini yaitu yang dimaksud dengan “Pusat Informasi Kriminal Nasional” adalah sistem jaringan dari dokumentasi kriminal yang memuat baik data kejahatan dan pelanggaran maupun kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas serta registrasi dan identifikasi lalu lintas. Selanjutnya dalam Pasal 15 ayat (2) UU tentang Polri mengatur bahwa Polri sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang:

- b. menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- c. memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;

Kemudian, perlu diketahui juga bahwa dalam UU tentang Polri dijelaskan bahwa Polri mempunyai diskresi. Diskresi Kepolisian pada dasarnya merupakan kewenangan kepolisian yang bersumber pada asas kewajiban umum kepolisian (*plichtmatigheids beginsel*) yaitu suatu asas yang memberikan kewenangan kepada pejabat kepolisian untuk bertindak atau tidak bertindak menurut penilaiannya sendiri, dalam rangka kewajiban umumnya menjaga, memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum. Diskresi polisi dapat juga diartikan sebagai wewenang pejabat polisi untuk memilih bertindak atau tidak bertindak secara legal atau ilegal dalam menjalankan tugasnya.

Secara yuridis, diskresi kepolisian diatur dalam Pasal 18 UU tentang Polri yang berbunyi “*Untuk kepentingan umum, pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri*”, hal tersebut mengandung makna bahwa anggota Polri yang melaksanakan tugasnya di tengah masyarakat, harus mampu mengambil keputusan berdasarkan penilaiannya sendiri apabila terjadi gangguan terhadap ketertiban dan keamanan umum atau bila

timbul bahaya bagi ketertiban dan keamanan umum. Namun, penilaian sendiri tersebut hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, serta Kode Etik Profesi Polri.

Dari uraian di atas, disimpulkan bahwa salah satu tugas yang diberikan kepada Polri adalah dalam rangka penegakan hukum di bidang LLAJ. Terkait wewenang Polri yang berkaitan dengan penyelenggaraan LLAJ adalah berwenang menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional yang merupakan sistem jaringan dari dokumentasi kriminal yang memuat baik data kejahatan dan pelanggaran maupun kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas serta registrasi dan identifikasi lalu lintas. Wewenang Polri lainnya yaitu berwenang menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta berwenang memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor. Ketentuan mengenai tugas dan wewenang Polri terkait penyelenggaraan LLAJ tersebut sebagaimana yang telah diterapkan dalam praktik hingga saat ini.

Dengan demikian dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ini, penting untuk memperhatikan ketentuan terkait tugas dan wewenang Polri tersebut di atas dan menentukan apakah ketentuan-ketentuan tersebut sudah sesuai dengan kondisi saat ini atau perlu adanya penyesuaian kedepannya.

L. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagaimana terakhir diubah dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU tentang Anti Monopoli)

UU tentang Anti Monopoli dimaksudkan untuk menegakkan aturan hukum dan memberikan perlindungan yang sama bagi setiap pelaku usaha, dalam upaya untuk menciptakan persaingan usaha yang sehat. UU tentang Anti Monopoli juga memberikan jaminan kepastian hukum untuk lebih mendorong percepatan pembangunan ekonomi dalam upaya meningkatkan

kesejahteraan umum, serta sebagai implementasi dari semangat dan jiwa UUD NRI Tahun 1945.

Adapun kaitan antara UU tentang Anti Monopoli dengan UU tentang LLAJ adalah terkait persaingan yang sehat dalam industri jasa angkutan umum sebagaimana diatur dalam Pasal 198 ayat (1) UU tentang LLAJ. Yang menyatakan bahwa jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat.

Pasal 1 angka 6 UU tentang Anti Monopoli, menyatakan Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antara pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha. UU tentang Anti Monopoli memberikan jaminan kepastian hukum untuk lebih mendorong percepatan pembangunan ekonomi dalam upaya meningkatkan kesejahteraan umum, serta implimentasi dari semangat jiwa UUD NRI Tahun 1945.

Selanjutnya dalam Pasal 3 UU tentang Anti Monopoli dengan tegas menyebutkan bahwa tujuan pembentukan Undang-Undang tersebut adalah mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil serta mencegah praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha. Kemudian dalam Pasal 20 UU tentang Anti Monopoli mengatur Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan/atau jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Kegiatan tersebut lebih dikenal dengan istilah *predatory pricing* atau tindakan dari sebuah perusahaan yang mengeluarkan pesaingnya dengan cara menetapkan harga di bawah biaya. Hal ini akan

membuat pelaku usaha lain kesulitan memasuki pasar atau bahkan terpedal keluar dari pasar tersebut.

Berdasarkan pengaturan pada UU tentang Anti Monopoli, dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ke depan perlu diatur agar tercipta persaingan usaha yang sehat di antara pelaku usaha transportasi dalam menjalankan kegiatan usahanya dengan berasaskan demokrasi ekonomi, serta memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.

M. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU tentang Perlindungan Konsumen)

UU tentang Perlindungan Konsumen dibuat karena adanya kebutuhan akan upaya perlindungan konsumen. Melalui pembentukan undang-undang ini diharapkan dapat melindungi kepentingan konsumen secara integratif dan komprehensif serta dapat diterapkan secara efektif di masyarakat. UU tentang Perlindungan Konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para pelaku usaha, tetapi dengan adanya perlindungan konsumen dapat mendorong iklim berusaha yang sehat yang mendorong lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas. UU tentang Perlindungan Konsumen dirumuskan dengan memperhatikan tujuan pembangunan nasional.

Hal-hal yang diatur di UU tentang Perlindungan Konsumen antara lain mengenai: ketentuan umum yang mengatur pengertian perlindungan konsumen, perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Lebih lanjut, konsumen didefinisikan setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan, dan keselamatan konsumen, serta kepastian

hukum. Salah satu tujuan perlindungan konsumen yaitu meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri.

Kegiatan LLAJ berkaitan erat dengan jasa. Definisi jasa berdasarkan UU tentang Perlindungan Konsumen adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen. Lebih lanjut, UU tentang Perlindungan Konsumen mengatur mengenai hak dan kewajiban konsumen. Pasal 4 UU tentang Perlindungan Konsumen mengatur mengenai hak konsumen yang secara umum terdiri dari: hak atas kenyamanan, keimanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa; hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa; hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan; hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut; hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen; hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya; dan hak lain yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Secara umum, hak yang diatur dalam UU tentang Perlindungan Konsumen melekat pada setiap orang yang merupakan konsumen. Hal ini mengingat UU tentang Perlindungan Konsumen merupakan payung yang mengintegrasikan dan memperkuat penegakan hukum di bidang perlindungan konsumen. Salah satu contoh pengaturan mengenai hak yang diatur dalam UU tentang LLAJ mengenai hak korban kecelakaan lalu lintas yang diatur dalam Pasal 240–Pasal 241.

Selanjutnya, diatur juga mengenai kewajiban konsumen yang dinyatakan dalam Pasal 5 UU tentang Perlindungan Konsumen. Adapun

kewajiban konsumen yaitu membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan; beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa; membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati; mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut. Di dalam Pasal 105 dan Pasal 106 UU tentang LLAJ mengatur mengenai kewajiban setiap orang yang menggunakan jalan, di antaranya: berperilaku tertib; mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan LLAJ atau yang menimbulkan kerusakan jalan; dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi. Pengaturan mengenai batas kecepatan dan larangan berbalapan dengan kendaraan bermotor lainnya sebagaimana diatur dalam Pasal 115 UU tentang LLAJ.

Berdasarkan pengaturan mengenai hak dan kewajiban konsumen, terlihat bahwa keamanan dan keselamatan adalah satu aspek penting dalam perlindungan konsumen. Oleh karena itu, dalam UU tentang LLAJ, Pasal 48 UU tentang LLAJ mengatur bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan pengaturan ini sejalan dengan tujuan penyelenggaraan LLAJ dalam Pasal 3 huruf UU tentang LLAJ. Pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Hak dan kewajiban pelaku usaha diatur dalam UU tentang Perlindungan Konsumen. Ketentuan dalam Pasal 6 UU tentang Perlindungan Konsumen mengatur bahwa hak pelaku usaha adalah: hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik; hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen; hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti

secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; dan hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya. Ketentuan ini dalam UU tentang LLAJ diatur dalam Pasal 186 sampai dengan Pasal 194 UU tentang LLAJ.

Ketentuan Pasal 7 UU tentang Perlindungan Konsumen, kewajiban pelaku usaha adalah: beritikad baik dalam melakukan usahanya; memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan; memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku; memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan; memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; dan memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian. Sedangkan dalam Pasal 90 UU tentang LLAJ mengatur mengenai kewajiban setiap perusahaan angkutan umum untuk memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi kendaraan bermotor umum. Pengaturan dalam Pasal 204 UU tentang LLAJ mengatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan LLAJ. Pasal 90 dan Pasal 204 UU tentang LLAJ tersebut bisa dimaknai merupakan perwujudan dari kewajiban pelaku usaha untuk menjamin mutu dan keselamatan dalam melaksanakan usahanya dan mewujudkan hak konsumen atas keselamatan dalam menggunakan jasa. Kewajiban pengusaha angkutan umum untuk mendukung kelestarian lingkungan sebagaimana diatur dalam Pasal 209

sampai dengan Pasal 225 UU tentang LLAJ. Salah satu ketentuan dalam Pasal 215 UU tentang LLAJ mengenai kewajiban untuk memberikan informasi yang jelas, benar dan jujur mengenai kondisi kendaraan umum.

Pengaturan mengenai Perbuatan Yang Dilarang Bagi Pelaku Usaha telah secara rinci diatur dalam Pasal 8 sampai dengan Pasal 18 UU tentang Perlindungan Konsumen, salah satu contoh perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha ialah pelaku usaha dilarang memproduksi dan/atau memperdagangkan barang dan/atau jasa yang tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang dipersyaratkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengaturan dalam UU tentang LLAJ terutama bagi pelaku usaha di bidang transportasi (perusahaan angkutan umum) yang diatur dalam Bab X tentang Angkutan Pasal 137 sampai dengan Pasal 199 UU tentang LLAJ. Sebagai contoh Pasal 141 mengatur bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Ketentuan pencantuman klausul baku diatur dalam Pasal 18 UU tentang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 18 ayat (1) UU tentang Perlindungan Konsumen. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausul baku yang telat atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca jelas atau yang pengungkapannya sulit dimengerti.

Pengaturan mengenai tanggung jawab pelaku usaha diatur dalam Pasal 19 sampai dengan Pasal 28 UU tentang Perlindungan Konsumen, salah satunya bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan

perundang-undangan yang berlaku. Bagi pelaku usaha yang menolak dan/atau tidak memberikan tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen dapat digugat melalui badan penyelesaian sengketa konsumen atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen. Adapun bagi pelaku usaha yang memperdagangkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan. Ketentuan tanggung jawab pelaku usaha di UU tentang Perlindungan Konsumen sudah cukup. Ketentuan ini dalam UU tentang LLAJ diatur dalam Pasal 191 sampai dengan Pasal 194. Salah satu tanggung jawab pengusaha angkutan umum yang diatur dalam Pasal 191, yaitu tanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Tanggung jawab perusahaan angkutan umum dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 234 sampai dengan Pasal 237 UU tentang LLAJ. Salah satu tanggung jawabnya yang diatur dalam Pasal 235 ialah memberikan bantuan bagi ahli waris bagi korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia, tanpa menghilangkan pertanggung jawaban pidana. Mengingat tanggung jawab yang melekat pada perusahaan angkutan umum maka berdasarkan Pasal 237 ayat (1) UU tentang LLAJ, perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan. Selain itu, Pasal 237 ayat (2) UU tentang LLAJ mengatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan. Ketentuan tersebut telah sesuai dengan ketentuan dalam UU tentang Perlindungan Konsumen.

Pengaturan mengenai pembinaan dan pengawasan diatur dalam Pasal 29 sampai dengan Pasal 30 UU tentang Perlindungan Konsumen. Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha. Pembinaan dilaksanakan oleh menteri dan/atau menteri teknis terkait. Pengaturan mengenai pengawasan dalam Pasal 30 UU tentang Perlindungan Konsumen.

Pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangan diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat. Apabila hasil pengawasan ternyata menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku dan membahayakan konsumen, menteri dan/atau menteri teknis mengambil tindakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketentuan pembinaan dan pengawasan di UU tentang Perlindungan Konsumen sudah cukup. Ketentuan mengenai pembinaan dalam UU tentang LLAJ diatur dalam Pasal 5 dan Pasal 6. Dalam UU tentang LLAJ, Negara bertanggung jawab atas LLAJ dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah. Pembinaan di bidang LLAJ meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Pengaturan dalam UU tentang Perlindungan Konsumen yang bersifat umum sudah cukup untuk melindungi konsumen dan pelaku usaha di bidang lalu lintas dan transportasi darat, tidak diperlukan adanya pengaturan atau bab khusus tentang perlindungan konsumen di RUU. Apabila diperlukan adanya pengaturan khusus tentang perlindungan konsumen, maka materi muatan mengenai hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha dapat diadaptasi dan disesuaikan dengan kebutuhan RUU.

N. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang)

UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dibentuk sebagai langkah pertama menuju ke suatu sistem jaminan sosial (*social security*) yang mengandung perlindungan melalui iuran wajib bagi para penumpang dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional.

Keterkaitan UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dengan pengaturan mengenai LLAJ adalah bahwasanya setiap

warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko disebabkan kecelakaan di luar kesalahannya. Untuk mewujudkan perlindungan tersebut, diatur iuran wajib bagi para penumpang kendaraan bermotor umum melalui asuransi kecelakaan.

Dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang merupakan dana yang terhimpun dari iuran-iuran, terkecuali jumlah yang akan ditetapkan oleh Menteri untuk pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan penumpang (Pasal 1). Hubungan hukum pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara iuran dana dan penguasa dana sebagaimana diatur dalam Pasal 2 UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Sedangkan penumpang kendaraan bermotor umum di dalam kota dibebaskan dari pembayaran iuran wajib sebagaimana diatur dalam Pasal 3 UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Iuran wajib tersebut digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan kematian, dan cacat tetap akibat dari kecelakaan penumpang. Dengan Peraturan Pemerintah dapat diadakan pengecualian dari pembayaran iuran wajib seperti tersebut. Hak atas pembayaran ganti rugi dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri. Surat bukti diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket. Mekanisme pembayaran ganti rugi selengkapnya diatur dalam Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 6 UU tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Dalam Pasal 237 UU tentang LLAJ diatur mengenai kewajiban bagi perusahaan angkutan umum untuk mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggungjawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan. Perusahaan angkutan umum juga wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan. Selain itu, ada kewajiban bagi

pemerintah untuk mengembangkan program asuransi kecelakaan LLAJ dan membentuk perusahaannya sebagaimana diatur dalam Pasal 239 UU tentang LLAJ. Dengan demikian, pengaturan mengenai asuransi kecelakaan antara UU tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dengan UU tentang LLAJ sudah sinkron.

O. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (PP tentang Angkutan Jalan)

PP tentang Angkutan Jalan merupakan peraturan pelaksana dari UU tentang LLAJ, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) UU tentang LLAJ (konsideran menimbang PP tentang Angkutan Jalan). Jika dilihat dari ruang lingkup pengaturan dalam PP tentang Angkutan Jalan, maka substansi pengaturan PP ini tidak terbatas pada hal-hal yang didelegasikan dalam UU tentang LLAJ, tetapi meliputi juga beberapa pengaturan lain yang masih berkaitan erat dengan substansi yang diamanatkan UU tentang LLAJ. Pengaturan tersebut meliputi: angkutan orang dan/atau barang; kewajiban penyediaan angkutan umum; angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum; dokumen angkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor umum; pengawasan muatan angkutan barang; perusahaan angkutan; tarif angkutan; subsidi angkutan penumpang umum; industri jasa angkutan umum; sistem informasi manajemen perizinan angkutan; dan peran serta masyarakat (Pasal 2 PP tentang Angkutan Jalan).

Sesuai dengan bunyi konsiderannya, pengaturan dalam PP tentang Angkutan Jalan setidaknya fokus pada 5 hal yang diamanatkan oleh UU tentang LLAJ, yaitu berkaitan dengan pengaturan:

1. Mobil barang yang digunakan untuk angkutan penumpang (amanat Pasal 137 UU tentang LLAJ)

Pada prinsipnya menggunakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor dilarang menggunakan mobil barang. Ketentuan ini dikecualikan dalam Bab II Bagian kedua, Pasal 5 ayat (1) sampai dengan

ayat (4) PP tentang Angkutan Jalan, yaitu dalam hal: *pertama*, hal rasio kendaraan bermotor untung angkutan orang belum memadai untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang. *Kedua*, kondisi wilayah secara geografis, dan prasarana jalan di provinsi atau kabupaten/kota belum memadai. *Ketiga*, untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. *Keempat*, kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah, yaitu berupa keperluan yang bersifat segera untuk digunakan dalam rangka kepentingan yang berkaitan dengan berupa keamanan, sosial, dan keadaan darurat.

Pengecualian menggunakan kendaraan barang ini ditetapkan oleh bupati atau walikota sesuai dengan wilayah administratifnya berdasarkan pertimbangan dari Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan kabupaten/kota (Pasal 5 ayat (4) PP tentang Angkutan Jalan). Selain harus memenuhi persyaratan teknis tertentu, penggunaan kendaraan barang untuk angkutan orang ini juga harus memperhatikan faktor keselamatan (Pasal 9 PP tentang Angkutan Jalan).

2. Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek (amanat Pasal 150 UU tentang LLAJ)

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 harus memenuhi kriteria: memiliki rute tetap dan teratur; terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan Penumpang di Terminal untuk Angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan menaikkan dan menurunkan Penumpang pada tempat yang ditentukan untuk Angkutan perkotaan dan perdesaan (Pasal 23 ayat (1) PP tentang Angkutan Jalan).

PP ini juga menyinggung pengaturan Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, sebagaimana diatur dalam Pasal 41 yang terdiri atas: angkutan orang dengan menggunakan taksi; angkutan orang dengan tujuan tertentu; angkutan

orang untuk keperluan pariwisata; dan angkutan orang di kawasan tertentu. Namun, PP ini mendelegasikan pengaturan lebih lanjut kepada peraturan menteri.

Berkaitan dengan beroperasinya taksi berbasis aplikasi *online*, secara normatif tidak memenuhi kriteria sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 22 PP tentang Angkutan Jalan. Demikian juga dengan ketentuan mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek. Jika merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek (Permenhub tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek), *Taxi online* merupakan angkutan yang memenuhi persyaratan sebagai angkutan orang tidak dalam trayek berjenis taxi, yaitu: wilayah operasi pelayanan berada di dalam kawasan perkotaan, tidak terjadwal dan pelayanan dari pintu ke pintu, tujuan pelayanan ditentukan oleh pengguna jasa, besarnya tarif sesuai dengan yang tercantum dalam argometer, memenuhi standar pelayanan minimal serta pemesanan dapat dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi (Pasal 6 ayat (1)). Namun, tidak memenuhi persyaratan lainnya seperti dilengkapi kartu tanda uji berkala dan Kartu Elektronik Standar Pelayanan yang masih berlaku (Pasal 7 ayat (1) huruf k).

3. Pengawasan muatan angkutan barang (Pasal 172 UU tentang LLAJ)

Pengawasan muatan Angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan berupa alat penimbangan yang dipasang secara tetap dan yang tidak dapat dipindahkan (Pasal 62). Alat penimbangan yang dipasang secara tetap diperuntukan bagi semua mobil barang dengan pengecualian untuk: angkutan peti kemas; mobil tangki bahan bakar minyak dan /atau bahan

bakar gas; angkutan barang berbahaya; dan alat berat (Pasal 63 PP tentang Angkutan Jalan). Sedangkan pengawasan dengan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dilakukan diatur dalam Pasal 75 PP tentang Angkutan Jalan. Peruntukan pengawasan ini untuk pemeriksaan Kendaraan Bermotor Angkutan barang di jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan yang dilakukan bersama oleh PPNS di bidang LLAJ serta petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pengawasan menggunakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan ini dilakukan apabila terdapat indikasi peningkatan pelanggaran muatan Angkutan barang; kecenderungan kerusakan jalan yang diakibatkan oleh kelebihan muatan angkutan barang; dan/atau belum ada alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada ruas jalan tertentu. PP ini tidak mengatur secara detail mengenai pengawasan muatan angkutan barang, khususnya mengenai pengawasan dengan menggunakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dan mendelegasikan pengaturan lebih lanjut tentang pengawasan muatan angkutan barang kepada Peraturan Menteri.

Berkaitan dengan persyaratan pemeriksaan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan berdasarkan UU tentang LLAJ kewenangan PPNS ini dibatasi hanya di wilayah terminal dan tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap (Pasal 262 ayat (2) UU tentang LLAJ). Di luar wilayah tersebut PPNS harus bekerjasama dengan pihak Kepolisian. Dengan demikian jika ditemui pelanggaran muatan di luar wilayah terminal PPNS tidak memiliki kewenangan untuk menindak pelanggaran tersebut secara mandiri.

4. Pemberian subsidi angkutan Penumpang umum (Pasal 185 ayat (2) UU tentang LLAJ)

BAB X Pasal 107 sampai dengan Pasal 111 PP tentang Angkutan Jalan mengatur mengenai subsidi untuk angkutan umum yang diberikan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah untuk penumpang ekonomi dan trayek tertentu. Subsidi ini dibebankan kepada APBN/APBD yang disesuaikan dengan kondisi keuangan negara dan daerah. Selanjutnya

mengenai ketentuan lebih lanjut mengenai perhitungan besaran subsidi angkutan umum didelegasikan pengaturannya kepada peraturan Menteri setelah berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang keuangan.

5. Standar pelayanan dan persaingan yang sehat dalam industri jasa angkutan umum (Pasal 198 ayat (3) UU tentang LLAJ),

Pasal 114 PP tentang Angkutan Jalan mengatur standar pelayanan minimum berupa pelayanan ekonomi dan pelayanan non-ekonomi yang didasarkan pada fasilitas yang diberikan kepada pengguna jasa. Selanjutnya untuk mendorong persaingan sehat antar-pengusaha angkutan umum Pemerintah mengklasifikasikan perusahaan angkutan menjadi: perusahaan besar; perusahaan menengah; dan perusahaan kecil. Klasifikasi tersebut didasarkan pada pertimbangan aspek sarana dan prasarana, sumber daya manusia, hasil penjualan tahunan (revenue) dan kapasitas produksi (bus/km), dan klasifikasi tersebut digunakan sebagai dasar pemberian izin penyelenggaraan Angkutan (Pasal 115 PP tentang Angkutan Jalan).

Untuk mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa Angkutan umum pemerintah melakukan: a. evaluasi Trayek dan kebutuhan Kendaraan untuk Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek; atau evaluasi jumlah maksimal kebutuhan Kendaraan untuk Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek (Pasal 117 PP tentang Angkutan Jalan). Ketentuan lebih lanjut mengenai industri jasa Angkutan umum diatur dengan peraturan Menteri. (Pasal 118 PP tentang angkutan Jalan)

6. Pemberian perlakuan khusus di bidang LLAJ kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit (Pasal 242 ayat (3) UU tentang LLAJ)

Perlakuan khusus kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit antara lain meliputi: penyediaan fasilitas aksesibilitas yang memberikan kemudahan naik dan turun; memberi prioritas pelayanan pada saat naik

dan turun; dan menyediakan tempat duduk prioritas (Pasal 98 PP tentang Angkutan Jalan). Selanjutnya PP memberikan delegasi pengaturan lebih lanjut mengenai perlakuan khusus kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit diatur dengan peraturan Menteri.

7. Kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif (Pasal 244 ayat (2) UU tentang LLAJ)

PP tentang Angkutan Jalan memberikan sanksi administrasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang melanggar ketentuan seperti kewajiban menyerahkan tiket, melengkapi dokumen pengangkutan dan dokumen perjalanan, kewajiban memiliki izin penyelenggaraan angkutan, dan mematuhi ketentuan yang terdapat dalam perizinan, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 56 ayat (1), Pasal 57, Pasal 58, Pasal 78 ayat (1), Pasal 83, Pasal 86 ayat (2), Pasal 88 ayat (4), Pasal 90 ayat (1), dan Pasal 91 ayat (1) PP tentang Angkutan Jalan. Sanksi tersebut berupa peringatan tertulis; denda administratif; pembekuan izin; dan/atau pencabutan izin yang diberikan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.

P. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP tentang Jaringan LLAJ)

Jaringan LLAJ merupakan serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 angka 1 PP tentang Jaringan LLAJ mengatur mengenai rencana induk jaringan LLAJ; ruang lalu lintas; perlengkapan jalan; terminal; fasilitas parkir umum; dan fasilitas pendukung sebagaimana tercantum dalam Pasal 2.

PP ini merupakan peraturan pelaksana dari UU tentang LLAJ yang mengatur lebih lanjut mengenai jaringan LLAJ. LLAJ mempunyai peranan yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Penyelenggaraan LLAJ yang aman, selamat, tertib, dan lancar, perlu

didukung ketersediaan jaringan dan fasilitas pendukung LLAJ yang layak dan baik. Kelayakan jaringan dan fasilitas pendukung LLAJ dapat dijamin jika didukung dengan perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan, dan pengawasan beserta lembaga pelaksanaannya sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Umum.

Dalam Penjelasan Umum juga dijelaskan bahwa pengaturan jaringan LLAJ bertujuan untuk mewujudkan jaringan LLAJ yang terpadu yang dilakukan pengembangan jaringan LLAJ yang menghubungkan semua wilayah di daratan. Pengembangan jaringan LLAJ berpedoman pada rencana induk jaringan LLAJ sesuai dengan kebutuhan. Rencana induk jaringan LLAJ terdiri atas rencana induk jaringan LLAJ jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.

Selanjutnya ditegaskan pula bahwa untuk kepentingan penyelenggaraan LLAJ, PP ini juga mengatur mengenai perlengkapan jalan dan prasarana LLAJ sebagai unsur yang penting dalam penyelenggaraan LLAJ dalam rangka memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran LLAJ.

Dapat disimpulkan bahwa PP tentang Jaringan LLAJ merupakan pengaturan pelaksana dari UU tentang LLAJ. Dalam hal terdapat perubahan UU tentang LLAJ maka PP tentang Jaringan LLAJ substansinya harus menyesuaikan dengan Perubahan UU tentang LLAJ.

Q. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik (PP tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik)

Ruang lingkup pengaturan PP tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik antara lain mencakup penyelenggaraan sistem elektronik dan transaksi elektronik. Sistem elektronik merupakan serangkaian perangkat dan prosedur elektronik yang berfungsi mempersiapkan, mengumpulkan, mengolah, menganalisis, menyimpan, menampilkan, mengumumkan, mengirimkan, dan/atau menyebarkan informasi elektronik sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 1 PP tentang

Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik. Adapun transaksi elektronik adalah perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan komputer, dan/atau media elektronik lainnya sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 2 PP tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

Dikaitkan dengan keberlakuan taksi dan ojek daring, pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek diatur bahwa untuk meningkatkan kemudahan pemesanan jasa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi atau lebih sering disebut taksi daring. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi tersebut dapat dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi di bidang transportasi darat sebagaimana diatur dalam Pasal 63 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Untuk itu, penyelenggara sistem elektronik, atau dalam konteks taksi daring atau ojek daring sering disebut pemilik aplikasi taksi daring harus memenuhi beberapa persyaratan, yaitu:

- a. penyelenggara Sistem Elektronik untuk pelayanan publik wajib melakukan pendaftaran kepada menteri kominfo, yang dimulai sebelum pelayanan publik mulai digunakan (Pasal 5);
- b. memiliki perangkat keras dan lunak yang memenuhi persyaratan (Pasal 6 dan Pasal 7);
- c. dikelola oleh Tenaga ahli yang memiliki kompetensi di bidang sistem elektronik atau teknologi informasi (Pasal 10).
- d. terdapat tata kelola sistem elektronik (Pasal 12 sampai dengan Pasal 17);
- e. memiliki pengamanan penyelenggaraan system elektronik (Pasal 18 Pasal 29);
- f. sertifikasi Kelaikan Sistem Elektronik (Pasal 30 sampai dengan Pasal 32);
- g. terdapat pengawasan (Pasal 33).

Untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa taksi daring atau ojek daring, dapat melakukan pembayaran secara tunai atau secara elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 63 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Penyelenggaraan transaksi elektronik oleh pihak lain yang menyelenggarakan layanan publik sepanjang tidak dikecualikan sebagaimana diatur dalam Pasal 40 ayat (2) huruf a dan Pasal 40 ayat (3) huruf b UU tentang ITE yang diselenggarakan antara pelaku usaha (driver taksi daring atau ojek daring) dengan konsumen.

Penyelenggaraan transaksi elektronik dalam lingkup publik atau privat yang menggunakan sistem elektronik untuk kepentingan pelayanan publik wajib menggunakan sertifikat keandalan dan/atau sertifikat elektronik sebagaimana diatur dalam Pasal 41 sampai dengan Pasal 45 PP tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik. Selanjutnya dalam Pasal 46 PP tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik menyatakan bahwa penyelenggaraan transaksi elektronik yang dilakukan para pihak wajib memperhatikan: iktikad baik; prinsip kehati-hatian; transparansi; akuntabilitas; dan kewajaran. Dengan demikian dalam penyelenggaraan transportasi daring perusahaan penyedia aplikasi harus memenuhi syarat-syarat keamanan yang disyaratkan dalam penyelenggaraan sistem transaksi elektronik.

R. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (PP tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas)

Ruang lingkup pengaturan dalam PP tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas di antaranya mencakup kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan. Kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan,

pemberdayaan, dan pengawasan dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana LLAJ untuk jalan nasional, menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional, Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa, gubernur untuk jalan provinsi, bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa, dan walikota untuk jalan kota.

PP tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas menitikberatkan pada manajemen kebutuhan lalu lintas yang dilaksanakan dengan sasaran meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas (Pasal 1 angka 8). Peningkatan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dilakukan dengan membandingkan antara manfaat dan dampak terhadap penggunaan ruang lalu lintas, misalnya penghematan penggunaan bahan bakar, kualitas dan daya dukung lingkungan, serta daya dukung lalu lintas dan angkutan (Pasal 60).

Manajemen kebutuhan lalu lintas dilakukan secara simultan dan terintegrasi melalui beberapa strategi antara lain dengan memberikan pilihan dan menyiapkan fasilitas penggunaan kendaraan umum sebagai pengganti kendaraan perseorangan, mendorong serta memfasilitasi penggunaan angkutan umum dan kendaraan yang ramah lingkungan, serta mendorong dan memfasilitasi perencanaan terpadu antara tata ruang dan transportasi (Pasal 61).

Adapun pelaksanaan dari manajemen kebutuhan lalu lintas dilaksanakan dengan:

- a. cara pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu tertentu meliputi pembatasan lalu lintas kendaraan barang, pembatasan lalu lintas sepeda motor (Pasal 64 sampai dengan Pasal 71);
- b. pembatasan ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal (Pasal 72 sampai dengan Pasal 75); dan/atau
- c. pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum (Pasal 76 sampai dengan Pasal 78).

Dengan demikian pengaturan teknis mengenai pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas harus memperhatikan pengaturan PP tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Dalam hal terdapat perubahan dalam UU tentang LLAJ maka PP tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas harus menyesuaikan dengan substansi perubahan.

S. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (PP tentang Keselamatan LLAJ)

PP tentang Keselamatan LLAJ merupakan peraturan pelaksana dari Pasal 205 dan Pasal 207 UU tentang LLAJ. Pasal 205 UU tentang LLAJ menyatakan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan rencana umum nasional keselamatan LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (2) dan kewajiban perusahaan angkutan umum membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 204 UU tentang LLAJ diatur dengan peraturan pemerintah. Sedangkan Pasal 207 UU tentang LLAJ menyatakan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan keamanan dan keselamatan LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 206 ayat (1) UU tentang LLAJ diatur dengan peraturan pemerintah.

Secara garis besar ruang lingkup keselamatan LLAJ sebagaimana diatur dalam Pasal 2 PP tentang Keselamatan LLAJ meliputi perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian, sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum, alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan.

Perencanaan keselamatan LLAJ (KLLAJ) diatur dalam Pasal 3 sampai dengan Pasal 11 PP tentang Keselamatan LLAJ. Selanjutnya pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ diatur dalam Pasal 12 sampai dengan Pasal 15 PP tentang Keselamatan LLAJ. Kemudian sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum diatur dalam Pasal 16 sampai dengan Pasal 34

PP tentang Keselamatan LLAJ. Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 35 dan Pasal 36 PP tentang Keselamatan LLAJ. Kemudian pengawasan KLLAJ diatur dalam Pasal 37 sampai dengan Pasal 52 PP tentang Keselamatan LLAJ.

Dalam Pasal 3 PP tentang Keselamatan LLAJ menyatakan untuk menjamin KLLAJ ditetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ (RUNK LLAJ), yang memuat:

- a. visi dan misi;
- b. sasaran;
- c. kebijakan;
- d. strategi; dan
- e. program Nasional KLLAJ.

Program Nasional KLLAJ yang merupakan salah satu RUNK LLAJ terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UU tentang LLAJ, meliputi:

- a. pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
- b. pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;
- c. pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
- d. pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
- e. pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Penyusunan pilar 1 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional. Penyusunan pilar 2 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan. Penyusunan pilar 3 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ. Penyusunan pilar 4 dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sedangkan penyusunan pilar 5 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan. Penyusunan pilar 1 sampai dengan pilar 5 melibatkan kementerian/lembaga terkait dan dapat melibatkan pemangku kepentingan.

Sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum sebagaimana diatur dalam Pasal 16 PP tentang Keselamatan LLAJ meliputi: komitmen dan kebijakan; pengorganisasian; manajemen bahaya dan risiko; fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor; dokumentasi dan data; peningkatan kompetensi dan pelatihan; tanggap darurat; pelaporan kecelakaan internal; monitoring dan evaluasi; dan pengukuran kinerja. Sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum ini dilakukan oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum.

Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud diatur dalam Pasal 35 dan Pasal 36 PP tentang Keselamatan LLAJ merupakan perangkat elektronik yang berfungsi untuk menyampaikan informasi dan melakukan komunikasi dengan menggunakan isyarat, gelombang radio, dan/atau gelombang satelit untuk memberikan informasi dan komunikasi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas ini harus memenuhi persyaratan, yaitu gelombang harus dapat diterima tanpa terputus-putus dalam segala cuaca, secara otomatis dapat mengirimkan sinyal ke pusat kendali, dapat menyimpan data yang setiap saat dapat digunakan sebagai bahan analisa, tetap berfungsi dalam kondisi terendam air dan terbakar, dan didukung oleh jaringan penyelenggara telekomunikasi.

Dengan demikian pengaturan teknis mengenai keselamatan LLAJ harus memperhatikan pengaturan UU tentang LLAJ ke depan dan pengaturan PP tentang Keselamatan LLAJ. Dalam hal terdapat perubahan dalam UU tentang LLAJ maka pengaturan UU tentang LLAJ ke depan, pengaturan PP tentang Keselamatan LLAJ harus menyesuaikan dengan substansi perubahan, mengakomodasi pengaturan untuk angkutan lalu lintas yang berbasis aplikasi atau teknologi informasi.

T. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub No. 118 Tahun 2018)

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Permenhub No. 118 Tahun 2018. Aturan ini sekaligus menggantikan dua peraturan sebelumnya yang telah dibatalkan Mahkamah Agung (MA) yaitu Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 sebagai Revisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Permenhub No. 118 Tahun 2018 secara umum mengatur mengenai kriteria pelayanan; penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum; perusahaan angkutan sewa khusus; tarif; penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi; pengawasan; perlindungan masyarakat; peran serta masyarakat; dan tata cara pengenaan sanksi administratif.

Dalam peraturan ini, yang dimaksud dengan angkutan sewa khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Dalam hal ini angkutan sewa khusus lebih dikenal dengan istilah “taksi daring”. Sedangkan Perusahaan angkutan sewa khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan jasa angkutan sewa khusus.

Permenhub No. 118 Tahun 2018 merupakan pedoman dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Dalam hal ini, penyelenggaraan angkutan sewa khusus bertujuan untuk perencanaan penyelenggaraan angkutan sewa khusus; pengaturan penyelenggaraan angkutan sewa khusus; dan pengawasan penyelenggaraan angkutan sewa khusus (Pasal 2).

Bab II Permenhub No. 118 Tahun 2018 mengatur tentang kriteria pelayanan angkutan sewa khusus. Dalam bab ini diatur beberapa ketentuan mengenai kriteria pelayanan angkutan sewa khusus, penetapan besaran tarif angkutan sewa khusus, serta pedoman perhitungan biaya langsung dan

biaya tidak langsung (Pasal 3). Pelayanan angkutan sewa khusus dibatasi hanya dengan menggunakan kendaraan bermotor umum yang memiliki kapasitas silinder paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik (Pasal 4).

Adapun kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk pelayanan angkutan sewa khusus harus memenuhi beberapa persyaratan yaitu: kendaraan bermotor umum yang digunakan meliputi mobil penumpang sedan dan/atau bukan sedan; menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; memenuhi persyaratan standar pelayanan minimal; dilengkapi dengan aplikasi yang menunjukkan besaran tarif yang dikenakan pada penumpang dan identitas pengemudi dan kendaraan yang tertera diaplikasi; dilengkapi dengan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan; dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan bermotor dan izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus; dan mencantumkan alamat surat elektronik dan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang ditempatkan di dalam Kendaraan dan mudah terbaca oleh pengguna jasa (Pasal 5).

Penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum diatur dalam Bab III peraturan ini. Pasal 7 menyatakan beberapa pertimbangan dalam penetapan wilayah operasi angkutan sewa khusus dan siapa yang menetapkan. Sedangkan Pasal 8, Pasal 9, dan Pasal 10 mengatur tentang rencana kebutuhan kendaraan bermotor umum angkutan sewa khusus.

Bab IV peraturan ini secara khusus mengatur tentang pengusahaan angkutan sewa khusus. Perusahaan angkutan sewa khusus wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus dan dikenakan biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau retribusi daerah (Pasal 11). Perusahaan angkutan sewa khusus harus berbentuk badan hukum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Bentuk badan hukum yang dimaksud dapat berupa badan usaha milik negara; badan usaha milik

daerah; perseroan terbatas; atau koperasi. Selain itu dapat juga dilakukan oleh pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 12).

Permohonan izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus mengikuti mekanisme yang diatur dalam peraturan perundang-undangan mengenai pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik atau *Online Single Submission* (OSS) (Pasal 14). Dalam Pasal 17, ada beberapa hal yang harus dilaksanakan oleh perusahaan angkutan sewa khusus yaitu: melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus yang diberikan; mematuhi ketentuan standar pelayanan minimal; melaksanakan sistem manajemen keselamatan untuk perusahaan angkutan sewa khusus yang berbentuk badan hukum; melaksanakan komitmen keselamatan untuk pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil dalam bentuk surat pernyataan; mendaftarkan pengemudi dalam *e-logbook*; memberikan bukti pembayaran kepada pengguna jasa; mengasuransikan tanggungjawab, yaitu berupa iuran wajib dan tanggungjawab pengangkut; memberikan pelayanan kepada penyandang disabilitas, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit; melaporkan apabila terjadi perubahan susunan kepengurusan badan hukum atau domisili badan hukum; dan melaporkan kegiatan usaha setiap tahun kepada menteri atau gubernur sesuai dengan kewenangannya.

Kemudian mengenai tarif angkutan sewa khusus diatur secara khusus pada bab V. Tarif angkutan sewa khusus untuk masing-masing provinsi sudah termasuk iuran wajib penumpang umum dan asuransi tanggung jawab pengangkut (Pasal 21). Besaran tarif angkutan sewa khusus yang berlaku paling sedikit sebesar tarif batas bawah dan paling banyak sebesar tarif batas atas. besaran tarif batas bawah dan tarif batas atas angkutan sewa khusus ditetapkan oleh menteri atau gubernur sesuai dengan wilayah operasi (Pasal 22). Kemudian menteri atau gubernur mensosialisasikan besarnya tarif batas bawah dan tarif batas atas angkutan sewa khusus kepada masyarakat melalui media cetak dan/atau media elektronik (Pasal 24). Perusahaan aplikasi juga harus melaporkan besaran tarif yang berlaku

kepada menteri atau gubernur sesuai dengan wilayah operasi serta mengumumkannya kepada pengguna jasa (Pasal 25).

Pada Bab VI peraturan ini diatur tentang penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi. Dalam Pasal 26 dinyatakan bahwa perusahaan angkutan sewa khusus dapat menyelenggarakan aplikasi di bidang transportasi darat secara mandiri atau bekerjasama dengan perusahaan aplikasi. Dalam hal ini, perusahaan aplikasi dilarang menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan (Pasal 27). Perusahaan aplikasi memiliki beberapa kewajiban yaitu (Pasal 28): berbadan hukum Indonesia; mengutamakan keselamatan dan keamanan transportasi; memberikan perlindungan konsumen sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; memberikan akses *digital dashboard* kepada menteri atau gubernur sesuai dengan kewenangan; memberikan akses aplikasi kepada pengemudi yang kendaraannya telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus berupa kartu elektronik standar pelayanan; bekerja sama dengan perusahaan angkutan sewa khusus yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus dalam merekrut pengemudi; dan membuka kantor cabang dan menunjuk penanggung jawab kantor cabang di kota sesuai dengan wilayah operasi.

Kemudian dalam hal pengawasan diatur secara khusus pada Bab VII peraturan ini. Pengawasan angkutan sewa khusus dilaksanakan oleh petugas pengawas kendaraan bermotor dengan menggunakan peralatan secara manual dan/atau elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengawasan dilakukan di ruas jalan kawasan perkotaan dan simpul transportasi sesuai dengan wilayah operasi. Adapun petugas pengawas kendaraan bermotor meliputi Petugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang LLAJ; dan/atau Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 29).

Bab VIII peraturan ini mengatur tentang perlindungan masyarakat. Dalam hal ini perusahaan aplikasi dan perusahaan angkutan sewa khusus harus menerapkan perlakuan yang adil, transparan, handal; menjamin kerahasiaan dan keamanan data pengguna jasa; dan menjamin kesesuaian

pengemudi dan kendaraan dengan identitas pengemudi dan data kendaraan yang tertera di aplikasi (Pasal 31). Adapun perlindungan masyarakat dalam pelayanan angkutan sewa khusus diberikan kepada penumpang dan pengemudi (Pasal 32).

Dapat dilihat persyaratan yang berlaku bagi angkutan sewa khusus yang diatur dalam Permenhub No. 118 Tahun 2018 sudah diperlakukan hampir sama dengan pengaturan mengenai persyaratan bagi angkutan umum dalam UU tentang LLAJ. Namun masih ada beberapa hal yang belum diatur oleh Permenhub No. 118 Tahun 2018. Misalnya saja dalam hal perlindungan, pada Pasal 197 ayat (1) UU tentang LLAJ dinyatakan bahwa pemerintah dan pemerintah daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib memberikan perlindungan kepada perusahaan angkutan umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum. Maka hal tersebut tidak dapat berlaku bagi perusahaan angkutan sewa khusus. Kedudukan angkutan sewa khusus juga belum diatur dalam UU tentang LLAJ. Oleh karena itu, dalam RUU tentang LLAJ perlu diatur secara eksplisit mengenai angkutan sewa khusus, seperti halnya angkutan umum yang sudah diatur dalam UU tentang LLAJ.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

A. Landasan Filosofis

Pancasila sebagai ideologi bangsa dan dasar negara merupakan pilar penting untuk menciptakan suatu tatatan kehidupan berbangsa dan bernegara. Implementasi Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum menjadikan segala aktifitas kehidupan harus berdasarkan nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila, salah satunya dalam pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk pembentukan UU tentang LLAJ. Terdapat beberapa nilai Pancasila yang terkandung dalam pembentukan undang-undang ini di antaranya nilai Sila Kedua Kemanusiaan Yang Adil dan Beradab, Sila Ketiga Persatuan Indonesia, dan Sila Kelima Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia. Nilai

Sila Kedua Pancasila yang dapat muncul dari pembentukan undang-undang ini adalah mendorong orang untuk menunjukkan sikap, etika, dan budaya tertib dalam berlalu lintas, dilandasi oleh kesadaran menaati peraturan perundangan yang berlaku.

Selanjutnya dalam penerapan nilai Sila Ketiga Pancasila, pembentukan UU tentang LLAJ diharapkan dapat menciptakan kesatuan pandangan secara nasional bagi seluruh warga negara Indonesia, yaitu disiplin berlalu lintas yang merupakan salah satu pencerminan dari disiplin nasional yang menunjukkan martabat dan harga diri bangsa. Terlebih LLAJ merupakan penunjang aksesibilitas masyarakat yang mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Sedangkan penerapan nilai Sila Kelima Pancasila dalam pembentukan undang-undang ini diharapkan dalam aturan berlalu lintas harus dibarengi dengan keadilan dalam penerapan hukum bagi pelanggar aturan lalu lintas. Penerapan yang adil baik terhadap pejabat Negara/daerah maupun rakyat biasa tanpa pengecualian. Termasuk anggota kepolisian yang melanggar aturan lalu lintas. Keadilan dalam penerapan hukum bagi pelanggar akan membawa dampak keberhasilan dalam penerapan aturan berlalu lintas.

Secara filosofi, pembentukan UU tentang LLAJ sejalan dengan tujuan berbangsa dan bernegara sebagaimana amanat dalam Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum serta melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Dalam perkembangan untuk menunjang aksesibilitas masyarakat, belum tercipta suatu sistem transportasi yang terintegratif dan jaminan penerapan asas kepastian hukum, keamanan, keselamatan, ketertiban, keberlanjutan, keterjangkauan, dan visioner.

Selain itu dinamika yang terjadi dalam penyelenggaraan LLAJ juga diharapkan dapat memberikan peningkatan kemakmuran dan kesejahteraan

bagi seluruh rakyat Indonesia yang bersifat dinamis dan selalu berubah menuju ke arah yang lebih baik serta bergerak semakin cepat sesuai perkembangan zaman. Sebagai elemen yang mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional, dalam penyelenggaraan LLAJ belum dirasakan adanya jaminan keselamatan, perlindungan, serta kesamaan hak dan kewajiban antara para pemangku kepentingan.

Dengan demikian untuk menciptakan suatu sistem LLAJ yang terintegratif perlu dikedepankan nilai-nilai kepastian hukum, keamanan, keselamatan, ketertiban, keberlanjutan, keterjangkauan, dan visioner, serta keseimbangan antara hak dan kewajiban dengan menjunjung penghormatan terhadap orang lain.

B. Landasan Sosiologis

Keberlakuan UU tentang LLAJ telah mengikat dan berlaku beberapa tahun sejak disahkan pada tahun 2009. Undang-Undang ini, secara umum telah berlaku dengan baik sebagai dasar hukum bagi penyelenggaraan LLAJ di Indonesia. Namun dalam beberapa hal, implementasi UU tentang LLAJ masih belum mampu menjawab perkembangan dan kebutuhan hukum penyelenggaraan LLAJ, sehingga membutuhkan tindak lanjut melalui penyempurnaan UU tentang LLAJ.

Adapun beberapa perkembangan dan kebutuhan hukum di masyarakat terkait dengan keberlakuan UU tentang LLAJ, yaitu: *Pertama*, berkembangnya teknologi informasi yang semakin pesat. Kondisi ini sebagian belum dapat direspon oleh UU tentang LLAJ sehingga belum mampu menjawab perkembangan dan tertinggal dengan kondisi zaman, seperti angkutan umum daring, *electronic traffic law enforcement*, perkembangan kendaraan listrik atau otonom, *electronic road pricing (ERP)*,. *Kedua*, UU tentang LLAJ masih mengatur angkutan umum yang berbasis konvensional dan belum mengakomodir perkembangan angkutan umum daring, seperti angkutan sewa khusus. Keberadaan angkutan transportasi umum daring belum diatur secara jelas di dalam UU tentang LLAJ. Akan tetapi dalam perkembangannya, keberadaannya telah diakui dan digunakan dimasyarakat luas. Untuk merespon kehadiran

angkutan sewa khusus, Pemerintah telah mengeluarkan Pemenhub No 108 Tahun 2017. Tetapi keberlakuan Pemenhub No 108 Tahun 2017 ini sangat rentan digugat dan dibatalkan keberlakuannya, mengingat peraturan Menteri Perhubungan sebelumnya, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tidak dapat dilaksanakan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, sebagian pasalnya dibatalkan oleh Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 /P.HUM/2017. Lebih lanjut, pada tahun 2018, Kementerian Perhubungan mengeluarkan peraturan mengenai angkutan sewa khusus yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Ketiga, keberadaan Sepeda Motor: yaitu jenis kendaraan yang tidak memenuhi aspek keselamatan sebagai angkutan umum dan tidak bisa dipergunakan untuk jarak jauh, namun jumlahnya semakin banyak serta telah menjadi salah satu moda transportasi angkutan orang secara komersial. Di sisi lain, menurut data statistic dari BPS, 70% (tujuh puluh persen) korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas berasal dari pengendara sepeda motor. Terlebih dengan semakin banyaknya penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi, baik yang bersifat konvensional maupun menggunakan sistem elektronik (yang lebih dikenal dengan nama ojek *online*). Karena kedudukan dan status hukum sepeda motor dalam UU LLAJ tidak diatur sebagai moda transportasi umum maka pada tataran implementasi, pemerintah akan kesulitan melakukan pengaturan berkaitan dengan pengendalian jumlah dan wilayah operasionalnya. Kondisi tersebut perlu segera direspon oleh pembentuk undang-undang dengan memberikan pengaturan yang tegas terkait legalitas atau bahkan larangan sepeda motor sebagai moda angkutan umum. Tentunya pengaturan mengenai hal ini dilakukan memerlukan kajian mendalam dengan mempertimbangkan secara matang dampak sosial dan ekonomi serta mengedepankan aspek keamanan, keselamatan, ketertiban.

Keempat, Dana Preservasi Jalan: pengaturan mengenai dana preservasi jalan sampai dengan saat ini tidak bisa dilaksanakan. Sementara sebagian besar dana dari APBN yang diterima oleh Dirjen Bina Marga, yaitu sebesar 57,5% (lima puluh tujuh koma lima persen) diperuntukkan untuk melakukan

pemeliharaan jalan. Hal ini dikarenakan pengertian dan konsep penyelenggaraannya tidak sinkron dengan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan negara. Di sisi lain, Dana Preservasi Jalan ini harusnya merupakan materi pengaturan di UU Jalan, jikalau tetap harus diatur maka peruntukannya bukanlah untuk pemeliharaan jalan, tapi untuk perbaikan sarana dan prasarana transportasi. Akibatnya, hal ini berimplikasi pada pengadaan dan manajemen LLAJ yang kurang optimal, karena belum didukung dengan anggaran yang memadai.

Kelima, permasalahan pelanggaran terhadap penerapan kendaraan yang melebihi dimensi dan melebihi muatan (*over dimension over load*). Hal tersebut dilakukan dengan alasan efisiensi dan menekan biaya produksi, masih banyak pengemudi atau pelaku usaha yang mengemudikan dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Keenam, ketentuan sanksi pidana di dalam UU tentang LLAJ kurang efektif dan kurang menimbulkan efek jera dalam penerapannya, khususnya terkait dengan ketentuan jumlah besaran denda yang kurang maksimal *Ketujuh*, UU tentang LLAJ belum dapat mengakomodir dan menyelesaikan masalah kemacetan. Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, salah satu tujuan LLAJ adalah untuk mewujudkan LLAJ yang lancar dan terpadu antar moda kendaraan sehingga bisa mendorong kegiatan perekonomian, seharusnya setelah pengaturan UU tentang LLAJ kemacetan di jalan bisa diselesaikan atau setidaknya tidaknya dapat dikurangi. Namun, pada praktiknya 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, jauh di atas rata-rata nasional yang berada pada rasio 216 kendaraan bermotor per km. 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, namun pemerintah dan peraturan perundang-undangan dianggap kurang mendukung pengembangan transportasi massal di Indonesia. Selain itu, UU tentang LLAJ sendiri belum mengatur tentang hierarki jalan dan bagaimana moda transportasi seharusnya beroperasi pada hierarki jalan tersebut sehingga keterpaduan antara moda kendaraan bisa terwujud.

Kondisi sosiologis tersebut harus direspon dan menjadi masukan penting bagi perubahan UU tentang LLAJ di masa yang akan datang. Harapannya, keberlakuan undang-undang yang mengatur tentang LLAJ mampu menjawab kebutuhan dan perkembangan masyarakat di dalam penyelenggaraan LLAJ.

C. Landasan Yuridis

LLAJ mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.¹³⁸

UU tentang LLAJ dalam implementasinya terdapat beberapa permasalahan. Salah satu persoalan dan diskursus hukum yang mengemuka adalah maraknya bisnis operator angkutan umum daring dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi. Fenomena bisnis operator angkutan umum daring dilatarbelakangi oleh belum maksimalnya layanan angkutan umum terutama angkutan masal. Pada saat ini, keberadaan angkutan transportasi umum daring belum diatur secara jelas di dalam UU tentang LLAJ. Akan tetapi dalam perkembangannya, keberadaannya telah diakui dan digunakan oleh masyarakat luas. Untuk merespon kehadiran angkutan sewa khusus, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan

¹³⁸ Penjelasan Umum UU tentang LLAJ.

Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (PM 108 Tahun 2017). Tetapi keberlakuan PM 108 Tahun 2017 ini sangat rentan digugat dan dibatalkan keberlakuannya, mengingat peraturan Menteri Perhubungan sebelumnya, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tidak dapat dilaksanakan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, sebagian pasalnya dibatalkan oleh Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 /P.HUM/2017. Pada tahun 2018, Kementerian Perhubungan mengeluarkan peraturan mengenai angkutan sewa khusus yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Walaupun telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan, namun untuk memperkuat keberlakuan sekaligus mendudukkan kembali angkutan sewa khusus dalam konteks angkutan umum, materi yang diatur di dalam PM 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus perlu juga diakomodir dalam instrumen peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yaitu melalui perubahan UU tentang LLAJ.

Sebagaimana telah dipahami UU tentang LLAJ dibentuk pada tahun 2009, fenomena kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang memanfaatkan perkembangan teknologi informasi yang biasa disebut angkutan sewa khusus atau yang lebih dikenal masyarakat sebagai taksi *online* baru muncul sekitar tahun 2014. Secara umum tidak ada perbedaan mendasar antara kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang reguler dengan transportasi daring dalam hal layanan jasa yang diberikan. Namun ada beberapa karakteristik dan perbedaan yang kemudian menjadi permasalahan hukum antara lain mengenai peran dan status perusahaan penyedia aplikasi. Penting untuk memberikan penegasan bahwa semua kegiatan atau usaha di bidang transportasi angkutan umum harus tunduk pada UU tentang LLAJ. Namun demikian dalam pengaturan secara teknis, peraturan pelaksanaannya harus dapat mengakomodir dan memperhatikan adanya karakter yang khas/berbeda antar kedua jenis kendaraan bermotor umum ini, antara lain menyangkut aspek *ride sharing* pada angkutan daring.

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, akar masalah dari munculnya tuntutan masyarakat akan alternatif angkutan orang dengan

kendaraan bermotor umum antara lain karena gagalnya pemerintah menyediakan angkutan umum massal/angkutan publik yang memadai, aman, nyaman, terjangkau, dan berkeselamatan. Penyediaan angkutan umum massal masih menjadi persoalan di hampir seluruh daerah di Indonesia. Saat ini status hukum mengenai kedudukan dan fungsi sepeda motor beroda 2 atau beroda 3, tidak jelas pengaturannya di dalam UU tentang LLAJ, apakah masuk dalam kategori kendaraan pribadi atau angkutan umum (Pasal 47 ayat (3) UU tentang LLAJ). Di sisi lain, sepeda motor adalah jenis kendaraan yang tidak memenuhi aspek keselamatan sebagai angkutan umum dan tidak bisa dipergunakan untuk jarak jauh, namun jumlahnya semakin banyak serta telah menjadi salah satu moda transportasi angkutan orang. Terlebih dengan semakin banyaknya penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi umum, baik yang konvensional maupun yang menggunakan sistem elektronik (ojek *online*).

Karena kedudukan dan status hukumnya yang tidak jelas sebagai salah satu moda transportasi umum, pemerintah mengalami kesulitan melakukan pengaturan tarif, pengendalian jumlah, pengaturan wilayah oprasionalnya, serta hal lain yang dianggap penting untuk menjamin keselamatan berkendara. Untuk itu diperlukan instrumen hukum yang memperjelas kedudukan dan fungsi sepeda motor melalui perubahan UU tentang LLAJ, agar pemerintah dapat melakukan pengaturan dan pengendalian penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi umum.

Pengaturan sepeda motor harus dilakukan dengan memberikan batasan yang tegas dan jelas agar aspek keamanan dan keselamatan tetap menjadi prioritas utama. Penempatan sepeda motor dalam hirarkhi moda transportasi dan pengaturan wilayah operasi serta maksimal jarak tempuh kendaraan bisa menjadi alternatif mengatasi kondisi dilematis sepeda motor saat ini yang tanpa aturan. Selain itu, standar-standar keselamatan berkendara yang secara umum berlaku juga harus secara tegas diterapkan.

Konsekuensi menjadikan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum adalah berlakunya ketentuan Pasal 139 ayat (4) UU tentang LLAJ. yang mensyaratkan penyedia jasa angkutan umum harus berbadan hukum. Jika orang perseorangan dalam kasus ojek konvensional diposisikan sebagai

penyedia jasa angkutan umum maka hal tersebut tidak memenuhi ketentuan Pasal 139 ayat (4) UU tentang LLAJ. Sedangkan untuk sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas pada kasus ojek *online*, masih dapat memenuhi kriteria Pasal 139 ayat (4) UU tentang LLAJ karena perusahaan aplikasi yang merupakan mitra ojek *online* berkedudukan sebagai penyedia jasa angkutan yang berbadan hukum. Konsekuensi lebih lanjut, kedudukan penyedia perusahaan aplikasi sebagai penyedia jasa angkutan umum wajib mematuhi ketentuan UU tentang LLAJ.

Permasalahan implementasi UU tentang LLAJ lainnya adalah terkait dana preservasi jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 29 sampai dengan Pasal 32 UU tentang LLAJ. Dari sisi substansi hakikatnya materi mengenai dana preservasi jalan seharusnya diatur dalam Undang-Undang tentang Jalan mengingat fokusnya diarahkan pada pemeliharaan jalan, infrastruktur, dan fisik jalan. Dalam praktiknya pasal-pasal ini tidak implementatif karena tidak sejalan dengan sistem anggaran negara atau tidak sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang tentang Keuangan Negara. Materi muatan yang lebih tepat diatur dalam UU tentang LLAJ seharusnya materi mengenai pengelolaan dana yang terkait dengan peningkatan kualitas transportasi public, yaitu mengatur bagaimana dana-dana yang dikumpulkan dari penggunaan sektor LLAJ dapat dikembalikan untuk meningkatkan kualitas transportasi umum massal bagi masyarakat.

Berkaitan dengan sanksi pidana, implementasi beberapa ketentuan sanksi pidana di dalam UU tentang LLAJ kurang efektif dan tidak menimbulkan efek jera. Beberapa ketentuan tersebut antara lain mengenai ketentuan jumlah besaran denda yang kurang maksimal dan tidak bisa mengikuti tingkat inflasi serta beberapa ancaman pidana yang hanya bisa menjerat pengemudi, tetapi tidak bisa menjerat pemilik/perusahaan kendaraan yang bersangkutan (Pasal 307 UU tentang LLAJ).

Berdasarkan permasalahan yuridis tersebut, perubahan UU tentang LLAJ perlu dilakukan, dengan penataan sistem LLAJ yang integratif, koordinatif, serta pengaturan yang mampu menjawab perkembangan hukum, teknologi, dan penyesuaian kebutuhan masyarakat.

BAB V
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI
MUATAN UNDANG-UNDANG

A. Sasaran, Arah, dan Jangkauan Pengaturan

Sasaran pengaturan dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ adalah semakin jelasnya tugas dan wewenang masing-masing kelembagaan dalam penyelenggaraan LLAJ; terwujudnya transportasi massal yang aman, nyaman, dan terjangkau; memberikan kepastian hukum bagi fungsi sepeda motor sebagai angkutan umum; keberadaan taksi dan ojek daring; peran perusahaan aplikasi dalam melakukan kegiatan angkutan umum yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, kenyamanan, terjangkau, dan berkelanjutan; terwujudnya pembiayaan bagi prasarana dan sarana transportasi massal, penegakan hukum terhadap ODOL, serta penegakan hukum yang lebih efektif di dalam LLAJ. Adapun arah pengaturan dalam RUU ini yaitu:

- a. penegasan peran dan fungsi masing-masing kelembagaan yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ;
- b. pembenahan transportasi massal;
- c. pengaturan fungsi sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas;
- d. pengaturan mengenai taksi daring sebagai angkutan sewa khusus;
- e. pengaturan mengenai perusahaan penyedia jasa transportasi daring;
- f. pembiayaan bagi prasarana dan sarana transportasi massal;
- g. pengaturan kendaraan melebihi dimensi dan melebihi muatan;
- h. pelaksanaan pengawasan oleh legislatif; dan
- i. penegakan hukum di bidang LLAJ yang lebih efektif.

Jangkauan dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ meliputi penyelenggara transportasi massal, pengendara sepeda motor yang berfungsi sebagai angkutan penumpang terbatas, pengendara angkutan sewa khusus, perusahaan aplikasi, dan penegak hukum di bidang LLAJ.

B. Ruang Lingkup Materi Muatan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ

1. Ketentuan Umum

Ketentuan umum RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ berisi batasan pengertian atau definisi, singkatan atau akronim yang digunakan. Terdapat beberapa ketentuan umum dalam UU tentang LLAJ yang perlu disempurnakan atau ditambahkan antara lain:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah perpindahan orang dan/atau barang menggunakan Kendaraan.
3. Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
13. Terminal adalah tempat mengawali atau mengakhiri perjalanan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
14. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
15. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
16. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
17. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
18. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
19. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
20. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

21. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan dan/atau melakukan kegiatan usaha layanan di bidang jasa angkutan orang dan/atau barang, termasuk penyelenggara transportasi secara sistem teknologi dan komunikasi elektronik, dengan Kendaraan Bermotor Umum dan kendaraan angkutan penumpang terbatas.
22. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
23. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
24. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
25. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
26. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berpindah dengan berjalan di Ruang Lalu Lintas.
27. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
28. Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
- 28a. Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah penerimaan negara yang khusus dialokasikan dan digunakan untuk penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan.
29. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
30. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
31. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.

32. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
33. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
34. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
35. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
36. Penyidik Pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
37. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- 37a. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia yang selanjutnya disingkat DPR RI adalah Dewan Perwakilan Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
38. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
39. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, bidang pendidikan dan pelatihan, atau bidang teknologi dan informasi.
40. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pemimpin Kepolisian Negara Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

41. Setiap Orang adalah orang perseorangan, badan hukum, dan/atau korporasi.

2. Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. kegiatan gerak pindah dan interaksi pergerakan antara Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan berbasis teknologi informasi dan telekomunikasi; dan
- c. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Pembinaan

Dalam perubahan Undang-Undang ini pengaturan pembinaan terdapat beberapa penyesuaian. Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan LLAJ. Pembinaan LLAJ ini dilaksanakan oleh Pembina sesuai dengan tugas dan fungsi, meliputi: perencanaan; pengaturan; pengendalian; dan pengawasan. Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pembina sesuai dengan tugas dan fungsi, meliputi:

- a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;

- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi;
- e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- f. bidang kesehatan dalam manajemen kecelakaan lalu lintas, oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan;
- g. bidang data dan informasi yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang komunikasi dan informatika; dan
- h. bidang pendidikan berlalu lintas oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang Pendidikan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Selanjutnya lingkup pembinaan LLAJ juga terdapat penyesuaian meliputi:

- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
- b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional;
- c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional;
- d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan **operator**; dan
- e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Dalam melaksanakan pembinaan, Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.

Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota; pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota; pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

4. Penyelenggaraan

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.

Perubahan UU tentang LLAJ ini memberi dampak tersendiri dalam pengaturan penyelenggaraan LLAJ, yaitu Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:

- a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;

- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi;
- e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- f. bidang kesehatan dalam Manajemen Kecelakaan Lalu Lintas, oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan;
- g. bidang data dan informasi yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang komunikasi dan informatika; dan
- h. bidang pendidikan berlalu lintas oleh kementerian yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang Pendidikan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Terdapat penambahan pengaturan mengenai keterlibatan pengawasan legislatif yang dilakukan oleh DPR dalam penyelenggaraan LLAJ. Alat kelengkapan DPR RI yang membidangi transportasi melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengawasan dilakukan terhadap instansi pembina yang melaksanakan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam Perubahan UU tentang LLAJ terdapat perubahan tentang pengaturan Dana Preservasi Jalan, sebagai berikut:

Untuk mendukung pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, kondisi Jalan harus dipertahankan. Untuk mempertahankan kondisi Jalan diperlukan Dana Preservasi Jalan. Dana Preservasi Jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan. Dana Preservasi Jalan bersumber dari Pengguna Jalan yang diperoleh dari Kendaraan Bermotor dan pungutan mobilitas Pengguna Jalan yang pengelolaannya sesuai dengan ketentuan

peraturan perundang-undangan. Ketentuan mengenai organisasi dan tata kerja unit pengelola Dana Preservasi Jalan diatur dengan Peraturan Presiden. Ketentuan mengenai sumber dana, tata cara pemungutan, dan pengelolaan Dana Preservasi Jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

6. Kendaraan

Pengaturan mengenai kendaraan terdapat perubahan yaitu kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor; dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a. sepeda motor;
- b. mobil penumpang;
- c. mobil bus;
- d. mobil barang; dan
- e. kendaraan khusus.

Dari lima jenis kendaraan bermotor tersebut dikelompokkan pada fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Sepeda motor dapat berfungsi sebagai kendaraan angkutan penumpang terbatas. Kendaraan bermotor mobil penumpang; mobil bus; mobil barang; dikelompokkan berdasarkan fungsi Kendaraan Bermotor umum.

Kendaraan Tidak Bermotor dikelompokkan dalam: Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

Ditambahkan pengaturan mengenai *over dimension and over loading* (ODOL) sebagai berikut: Setiap orang dilarang memerintahkan orang lain untuk mengoperasikan, mengemudikan, dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan. Setiap orang dilarang mengoperasikan, mengemudikan, dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga

dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan. Ketentuan mengenai kriteria dan syarat batas dimensi dan batas beban kendaraan bermotor diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Setiap orang yang melanggar ketentuan mengenai uji berkala, pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan, penyelenggaraan bengkel umum dikenai sanksi administratif berupa: peringatan tertulis; pembayaran denda; pembekuan izin; dan/atau pencabutan izin.

Setiap orang yang menyelenggarakan bengkel umum yang melanggar ketentuan mengenai kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan atau persyaratan penyelenggaraan bengkel umum dikenai sanksi administratif berupa: peringatan tertulis; pembayaran denda; dan/atau penutupan bengkel umum.

Setiap petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan mengenai kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan atau uji berkala, pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, dikenai sanksi administratif berupa: peringatan tertulis; pembayaran denda; pembekuan sertifikat pengesah; dan/atau pencabutan sertifikat pengesah.

Setiap petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar ketentuan mengenai uji berkala, pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan atau ketentuan mengenai kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dengan peraturan pemerintah.

7. Pengemudi

Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 (delapan) jam sehari. Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

Adapun ketentuan terkait dengan penggolongan Surat Izin Mengemudi dihapus. Ketentuan lebih lanjut mengenai penggolongan, bentuk, tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

8. Lalu Lintas

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan sumber daya serta menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilakukan dengan:

- a. penetapan prioritas angkutan massal melalui pemberian prioritas di persimpangan, penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus, serta akses lebih tinggi bagi calon pengguna;
- b. penyediaan fasilitas dan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;
- c. penyediaan fasilitas, pemberian kemudahan, dan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan bagi penyandang cacat;
- d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, aksesibilitas, dan kinerja jaringan jalan;
- e. pepaduan berbagai moda angkutan;
- f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
- g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan;

- h. perlindungan terhadap lingkungan;
- i. penyediaan fasilitas dan penggunaan perangkat untuk mengendalikan dampak kemacetan;
- j. penggunaan instrumen ekonomi dan kebijakan serta penggunaan perangkat teknologi untuk pengelolaan permintaan perjalanan; dan/atau
- k. pemberian prioritas, pengaturan, pengendalian, dan penyediaan serta penyebarluasan informasi menggunakan teknologi informasi dan telekomunikasi.

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan:

- a. perencanaan;
- b. pengaturan;
- c. perekayasaan;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan.

9. Angkutan

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, terjangkau, tepat waktu, dan sesuai standar layanan angkutan umum. Untuk itu, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek harus:

- a. memiliki rute tetap dan teratur;
- b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara;
- c. terjadwal teratur, berawal, berakhir, dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan; dan

- d. tersedia dalam suatu jaringan yang saling terhubung dengan jaringan angkutan lain, baik antar moda maupun intermoda.

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek terdiri atas:

- a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata;
- d. angkutan orang di kawasan tertentu; dan
- e. angkutan orang dengan angkutan sewa khusus.

Angkutan sewa khusus merupakan angkutan orang dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi yang diselenggarakan atau bekerja sama dengan penyelenggara transportasi angkutan umum secara sistem elektronik dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Angkutan sewa khusus harus berbentuk badan hukum yaitu:

- a. badan usaha milik negara;
- b. badan usaha milik daerah;
- c. badan usaha milik desa;
- d. perseroan terbatas; atau
- e. koperasi.

Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Dalam upaya menjamin ketersediaan angkutan massal, Pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan angkutan massal berbasis jalan serta menyediakan pendanaannya. Untuk itu, Pemerintah berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah dalam menyusun perencanaan penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan. Angkutan massal harus didukung dengan:

- a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal dan atau bus dengan frekuensi tinggi;
- b. lajur khusus;
- c. kendaraan berbasis jalan dengan roda baja;
- d. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal serta terintegrasi dengan sistem angkutan massal; dan
- e. angkutan pengumpan.

Dalam menjamin ketersediaan angkutan, Pemerintah wajib melakukan pengelolaan angkutan massal dengan memerhatikan:

- a. hierarki moda angkutan umum;
- b. tata ruang wilayah perkotaan;
- c. standar pelayanan minimal;
- d. penggunaan teknologi informasi; dan
- e. persaingan yang sehat antar penyedia angkutan umum dan angkutan massal.

Adapun ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan massal diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana LLAJ.

Untuk mendukung pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang terintegrasi, aman, selamat, tertib, dan lancar, dilakukan penyelenggaraan sistem angkutan massal berbasis jalan. Untuk menyelenggarakan sistem angkutan massal berbasis jalan diperlukan Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan. Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan digunakan khusus untuk dana bantuan bagi pengadaan, operasional, dan pemeliharaan angkutan massal berbasis jalan, yang dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan atau swasta. Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara, anggaran pendapatan dan belanja daerah, dan sumber lainnya yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengelolaan Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan

kesesuaian. Pemerintah dapat menunjuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan atau swasta untuk melaksanakan angkutan massal berbasis jalan.

Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan dikelola oleh: menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan apabila bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara; dan pemerintah daerah apabila anggaran pendapatan dan belanja daerah. Ketentuan mengenai Dana Angkutan Massal Berbasis Jalan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pemilik, Pengemudi, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan tersebut dilakukan pengawasan muatan angkutan barang. Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan. Alat penimbangan terdiri atas: alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Perizinan Berusaha terkait penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diberikan oleh:

- a. Pemerintah Pusat yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani:
 1. angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
 2. angkutan dengan tujuan tertentu;
 3. angkutan pariwisata; atau
 4. angkutan orang dengan angkutan sewa khusus.
- b. gubernur untuk angkutan taksi dan angkutan orang dengan angkutan sewa khusus yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat;

- c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk angkutan taksi, angkutan kawasan tertentu, dan angkutan orang dengan angkutan sewa khusus yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat; dan
- d. bupati/wali kota untuk taksi, dan angkutan kawasan tertentu, dan angkutan orang dengan angkutan sewa khusus yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian Perizinan Berusaha terkait penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. Tarif penumpang untuk angkutan sewa khusus ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan dan/atau memberikan layanan pengganti dengan kualitas yang sama seperti yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan. Perusahaan Angkutan Umum Wajib mengganti kerugian diderita oleh penumpang, atau pengirim barang atau pihak ketiga, karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan

Angkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan sepeda motor, hanya melakukan pelayanan angkutan orang dan/atau barang sebagai angkutan: di jalan lokal; di jalan lingkungan; dan/atau pengumpan dengan

jarak maksimal 15 (lima belas) kilometer. Dalam melakukan fungsinya sebagai kendaraan angkutan penumpang terbatas, pengemudi Sepeda Motor wajib memperhatikan prinsip keselamatan dan keamanan. Selain memperhatikan prinsip tersebut, angkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan Sepeda Motor juga wajib memenuhi persyaratan sebagai kendaraan bermotor angkutan penumpang terbatas. Ketentuan mengenai persyaratan kendaraan bermotor angkutan penumpang terbatas) diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan. Setiap fasilitas, pelengkap, dan perlengkapan jalan harus memenuhi persyaratan ramah lingkungan, serta mendukung pengurangan dampak lingkungan.

Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah wajib mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas sesuai lingkup kewenangannya. Pemerintah wajib mendukung upaya penggunaan bahan bakar dan penggunaan kendaraan ramah lingkungan, serta metode pengelolaan dampak lingkungan jalan. Untuk melaksanakan ketentuan, Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sesuai lingkup kewenangan wajib: merumuskan dan menyiapkan kebijakan, strategi, dan program pembangunan Lalu Lintas yang ramah lingkungan; membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik, dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan; menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas; dan memberikan dukungan (subsidi) untuk setiap inisiatif, usaha, dan inovasi penggunaan bahan bakar, kendaraan, teknologi, serta kebijakan ramah lingkungan. Pemerintah wajib

mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perusahaan Angkutan Umum wajib: mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan; melakukan perbaikan terhadap Kendaraan Bermotor yang dimilikinya dalam hal terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan; melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sesuai lingkup kewenangannya; menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa Angkutan Umum; memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana Angkutan Umum; dan mematuhi baku mutu lingkungan hidup.

10. Kecelakaan Lalu Lintas

Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui: partisipasi para pemangku kepentingan; pemberdayaan masyarakat; penegakan hukum; kemitraan global; pengumpulan, penyimpanan, dan analisis data kecelakaan dalam deret waktu; penelitian dan pengembangan metode pencegahan kecelakaan dan pengurangan dampak kecelakaan; pendirian dan pengembangan sekolah mengemudi; dan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum LLAJ di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara: mendatangi tempat kejadian dengan segera; menolong korban; melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara; mengolah tempat kejadian perkara; mengatur kelancaran arus Lalu Lintas; mengamankan barang bukti; melakukan penyidikan perkara; melakukan, menyimpan, dan

menganalisis data kecelakaan secara berkala dan dalam deret waktu; dan melakukan koordinasi dengan komite di bidang keselamatan transportasi nasional, dalam hal korban jiwa lebih dari 5 (lima) orang.

Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ menuju transportasi kota cerdas dan mobilitas cerdas diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu. Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional LLAJ yang meliputi: bidang prasarana Jalan; bidang sarana dan Prasarana LLAJ; dan bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

11. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sistem informasi LLAJ dibangun paling sedikit dengan mendasarkan pada data administrasi kependudukan; jaringan dan kondisi Jalan; sarana prasarana LLAJ; izin Perusahaan Angkutan Umum; fasilitas dan pelayanan kesehatan; dan forensik kepolisian. Sistem informasi LLAJ setidaknya memuat informasi grafis mengenai: jaringan dan kondisi Jalan; data pengguna Jalan; deteksi arus Lalu Lintas; data Pengemudi Kendaraan Bermotor di Ruang Jalan; dan data registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor di Ruang Jalan. Oleh karena itu untuk operasional yang lebih teknis pengaturan sistem informasi LLAJ perlu diatur dalam peraturan pemerintah.

Data dan informasi pada pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat. Data dan informasi harus diperbaharui secara berkala setiap 1 (satu) tahun sekali.

12. Penerimaan Negara Bukan Pajak dari Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi

Pendapatan yang diperoleh dari Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Surat Izin Mengemudi, serta uang denda disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Penerimaan negara bukan pajak dipergunakan untuk kepentingan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

13. Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam hal dilaksanakan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan ditemukan pelanggaran administrasi, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dapat secara langsung memberikan sanksi administrasi. Dalam hal sanksi administrasi yang diberikan berupa denda, Pelanggar menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Denda disetorkan ke kas negara dan merupakan penerimaan negara bukan pajak.

14. Ketentuan Pidana

Dalam RUU ini menambahkan beberapa ketentuan pidana, yaitu:

Setiap orang yang memerintahkan, mengoperasikan, yang mengemudikan dan/atau memodifikasi kendaraan bermotor yang melebihi batas dimensi dan batas beban kendaraan sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan dan angkutan jalan, mengganggu arus lalu lintas, dan/atau dapat menimbulkan kerusakan jalan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

Setiap orang yang memiliki, mengemudi, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang yang melanggar ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).

15. Ketentuan peralihan

Ketentuan Peralihan memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang lama terhadap Peraturan Perundang-undangan yang baru. Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, perusahaan yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi informasi di bidang transportasi masih tetap beroperasi dan paling lama 1 (satu) tahun wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, paling lama 1 (satu) tahun, kendaraan roda 4 perseorangan yang menjalankan fungsi sebagai angkutan umum, wajib menyesuaikan dengan Undang-Undang ini.

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, paling lama 1 (satu) tahun, sepeda motor yang digunakan sebagai angkutan orang dan/atau barang, wajib menyesuaikan dengan Undang-Undang ini.

16. Ketentuan Penutup

Setiap orang yang menyediakan dan/atau melakukan kegiatan usaha layanan dibidang jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan Bermotor Umum, wajib tunduk dengan ketentuan di dalam Undang-Undang ini.

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

Setelah melakukan kajian dari berbagai aspek terkait RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ, maka terdapat beberapa simpulan sebagai berikut:

Secara umum pengelolaan LLAJ mengalami perubahan yang dilandasi oleh perkembangan teknologi informasi dan konsep *sharing economy*. Kombinasi konsep *sharing economy* dan teknologi informasi mendorong perkembangan alat transportasi daring. UU tentang LLAJ yang ada saat ini belum mampu secara efektif mengatur tentang transportasi daring tersebut, terutama terhadap keberadaan alat transportasi daring beroda dua. Lebih lanjut, penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang saat ini berada di Kepolisian perlu ditinjau ulang efektifitasnya. Terkait implementasi dana preservasi jalan belum dapat dilaksanakan dikarenakan norma pengaturannya belum jelas dan pengaturan pendelegasiannya belum lengkap, disisi lain kewenangan preservasi jalan berada di Kementerian PUPR. Sehingga perlu ditinjau ulang substansi dana preservasi jalan di dalam UU tentang LLAJ. Selain itu, perlu pengaturan sanksi tegas dan menimbulkan efek jera terhadap kendaraan yang melebihi dimensi dan melebihi muatan, serta penegakan hukum yang lebih efektif di dalam LLAJ.

1. Penyelenggaraan LLAJ pada saat ini dalam berbagai peraturan perundang-undangan terkait ditemukan permasalahan baik dalam aspek substansif maupun teknis. Selain itu, terdapat juga permasalahan substansi yang belum atau tidak dapat diimplementasikannya dari peraturan perundang-undangan.
2. Landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ:
 - a. Landasan filosofis

Secara filosofi, tujuan negara yaitu memajukan kesejahteraan umum, dimana pengaturan dalam LLAJ harus ditujukan untuk menjamin keselamatan, kelancaran transportasi, mendukung konektivitas, dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara, yang pada gilirannya memberikan dampak kemudahan akses dalam beraktivitas dan memberikan peningkatan kemakmuran serta kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia.

b. Landasan sosiologis

UU tentang LLAJ masih belum mampu menjawab perkembangan dan kebutuhan hukum dalam implementasinya, sehingga membutuhkan tindak lanjut untuk dilakukan penyempurnaan. Kebutuhan pengaturan tersebut terkait dengan: berkembangnya teknologi informasi yang semakin pesat seperti seperti angkutan umum daring, *electronic traffic law enforcement*, perkembangan kendaraan listrik atau otonom, *electronic road pricing* (ERP), dan sebagainya, keberadaan Sepeda Motor sebagai moda transportasi angkutan penumpang terbatas, pengaturan mengenai dana preservasi jalan yang belum dapat dioperasionalisasikan, pengawasan terhadap PNPB registrasi dan identifikasi kendaraan dan pengemudi, penegakan hukum terhadap ODOL, dan UU tentang LLAJ belum dapat mengakomodir dan menyelesaikan masalah kemacetan.

c. Landasan yuridis

Dalam UU tentang LLAJ belum terdapat pengaturan mengenai keberadaan transportasi daring, sehingga saat ini keberadaan transportasi tersebut diatur dengan peraturan menteri perhubungan. Oleh karena itu, kondisi aturan terkait transportasi daring tersebut belum dapat memberikan landasan hukum yang kuat sebagai alat transportasi umum. Lebih lanjut, terkait dana preservasi jalan yaitu dari sisi substansi hakikatnya materi mengenai

dana preservasi jalan seharusnya diatur dalam Undang-Undang tentang Jalan mengingat fokusnya diarahkan pada pemeliharaan jalan, infrastruktur, dan fisik jalan. Oleh karena itu, dalam praktiknya pasal-pasal ini tidak implementatif. Selanjutnya beberapa ketentuan sanksi pidana di dalam UU tentang LLAJ dirasa kurang efektif dan kurang menimbulkan efek jera dalam penerapannya, terkait dengan ketentuan jumlah besaran denda yang kurang maksimal dan tidak bisa mengikuti tingkat inflasi dan beberapa ancaman pidana yang hanya bisa menjerat pengemudi, tetapi tidak bisa menjerat pemilik/perusahaan kendaraan yang bersangkutan.

3. Jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan dalam penyusunan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ

Sasaran pengaturan dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ adalah semakin jelasnya tugas dan wewenang masing-masing kelembagaan dalam penyelenggaraan LLAJ; terwujudnya transportasi massal yang aman, nyaman, dan terjangkau; memberikan kepastian hukum bagi fungsi sepeda motor sebagai angkutan; keberadaan taksi daring dan ojek daring; peran perusahaan aplikasi dalam melakukan kegiatan angkutan umum yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, kenyamanan, terjangkau, dan berkelanjutan; terwujudnya pembiayaan bagi prasarana dan sarana transportasi massal; serta penegakan hukum yang lebih efektif di dalam LLAJ misalnya terkait ODOL.

Jangkauan dalam penyempurnaan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ meliputi penyelenggara transportasi massal, pengendara sepeda motor yang berfungsi sebagai angkutan, pengendara taksi dalam jaingan, dan perusahaan aplikasi, dan penegak hukum di bidang LLAJ.

Adapun arah pengaturan dalam RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ yaitu:

- a. penegasan peran dan fungsi masing-masing kelembagaan yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ;
- b. membenahan transportasi massal;
- c. pengaturan fungsi sepeda motor sebagai angkutan penumpang terbatas;
- d. pengaturan mengenai taksi daring;
- e. pengaturan mengenai perusahaan penyedia jasa aplikasi dengan memanfaatkan perkembangan teknologi bagi angkutan umum;
- f. pembiayaan bagi prasarana dan sarana transportasi massal;
- g. pengaturan kendaraan melebihi dimensi dan melebihi muatan;
- h. pelaksanaan pengawasan oleh legislatif; dan
- i. penegakan hukum di bidang LLAJ yang lebih efektif.

B. Saran

Saran dalam penyusunan NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ adalah:

1. Perlu penegasan peran dan fungsi masing-masing kelembagaan yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ, pemberian pengaturan yang tegas dan menyeluruh terhadap penyelenggaraan angkutan umum yang bersifat massal dan angkutan sewa khusus yang memanfaatkan perkembangan teknologi informasi; keberadaan kendaraan bermotor roda dua sebagai moda angkutan penumpang terbatas; pemberian perangkat hukum yang jelas dan operasional yang mendukung implementasi dari dana angkutan massal berbasis jalan, dan penegakan hukum di bidang LLAJ yang lebih efektif.
2. NA dan RUU tentang Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ ini dapat menjadi bahan bagi Komisi V DPR RI dalam melakukan perubahan terhadap UU tentang LLAJ.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Ashish Verma, T.V. Ramanayya, Public Transport Planning and Management in Developing Countries, CRC Press, 2014.
- Az Nasution. 2001. Hukum Perlindungan Konsumen (Suatu Pengantar). Jakarta: Diadit Media.
- Az Nasution. 1995. Hukum dan Konsumen: Tinjauan Sosial Ekonomi dan Hukum pada Perlindungan Konsumen Indonesia. Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Krisnawan, Budi Heru. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Kudus", *Skripsi*, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2010.
- Nash, Chris. *Handbook of Research Methods and Applications in Transport Economics and Policy*, Edward Elgar, Cheltenham, 2015.
- Pojani, Dorina and Dominic Stead, The Urban Transport Crisis in Emerging Economies, Springer International Publishing, 2017.
- Joewono, T.B., and Kubota, H. User Satisfaction with Paratransit in Competition with Motorization in Indonesia: Anticipation of Future Implications. *Transportation (Springer)*. Vol. 34, No. 3, 2007.
- Joewono, T.B., Susilo, Y.O., and Vandebona, U. Behavioural Causes and Categories of Traffic Violations by Motorcyclists in Indonesian Urban Roads, *Journal of Transportation Safety and Security*, Vol. 7, No. 2, 2015.
- Joewono, T.B. and Susilo, Y.O. Traffic violations by young motorcyclists on Indonesian urban roads, *Journal of Transportation Safety & Security*, 9:sup1, (2017).
- Regidor, Jose Regin F., Arden Glenn A. Paronda, & Ma. Sheilah G. Napalang, "Comparative Analysis of Transportation Network Companies (TNC's) and Conventional Taxi Services in Metro Manila", 23rd Annual Conference of the Transportation Science Society of the Philippines Quezon City, Philippines, 8 August 2016.
- Joewono, T.B., and Kubota, H. Safety and Security Improvement in Public Transportation based in Public Perception in Developing Countries. *Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) Research* Vol. 30, No. 1, 2006.
- Joewono, T.B., and Kubota, H. Exploring Negative Experience and User loyalty in Paratransit. *Transportation Research Record, Journal of Transportation Research Board Issue: 2034*, 2007.
- Joewono, T.B., and Kubota, H. User Perception of Private Paratransit Operation in Indonesia. *Journal of Public Transportation* Vol. 10, No. 4, December 2007.
- Joewono, T.B., and Santoso, D.S. Service Quality Attributes of Public Transportation in Indonesian Cities, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*, Vol. 11, 2015.

- Mateo-Babiano, Iderlina B., Susilo, Yusak O., Guillen, Marie Danielle V. and Joewono, Tri Basuki (2011). Indigenous transport futures: A strategy for Asian cities toward climate change adaptation. In: Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies. Eastern Asia Society for Transportation Studies Conference (9th, EASTS, 2011), Jeju, Korea, 19-23 June 2011.
- Mau-RoungLin and Jess F.Kraus, A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries, *Accident Analysis & Prevention* Volume 41, Issue 4, July 2009.
- Munawar. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset, 2004.
- Stopher, Peter and John Stanley. *Introduction to Transport Policy: A Public Policy View*. Edward Elgar, Cheltenham, 2014.
- Latif, Abdul., Hasbi Ali, *Politik Hukum*, Sinar Grafika, 2016.
- Iles, Richard. *Public Transport in Developing Countries*. Emerald, 2005.
- Soemitro, Ronny Hanitijo. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983.
- Elvik, Rune, Alena Høye, Truls Vaa, Michael Sørensen. *The Handbook Of Road Safety Measures*. Second Edition, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 2009.
- Wallsten, Scott. "The Competitive Effect of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?", Technology Policy Institute, 2015.
- Morichi, Shigeru and Surya Raj Acharya. *Transport Development in Asian Megacities: A New Perspective*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2013.
- Grava, Sigurd. *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. McGraw-Hill, New York., 2003.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamuji. *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, CV. Rajawali, Jakarta, 1990.
- Susilo, Y.O., T.B.Joewono , and U Vandebona. *Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of indonesia. Accident analysis and prevention*. Vol. 75, Feb. 2015.
- Susilo, Y.O., T.B. Joewono, W. Santosa, and D. Parikesit. *A Reflection of Motorization and Public Transport in Jakarta Metropolitan Area*. Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) Research Vol. 31, No. 1 2007.
- Tarigan, A.K.M., Y.O. Susilo, and T.B Joewono. *Segmentation of paratransit users based on service quality and travel behaviour in Bandung, Indonesia, Transportation Planning and Technology*. Vol. 37, No. 2, 2014.
- Vuchic, V.R., 2005. *Urban Transit: Operations, Planning, and Economics*. John Wiley & Sons, Inc., New Jersey and Vuchic, V.R., 2007, *Urban Transit: Systems and Technology*, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.
- Wee, B.v., *The Traffic And Transport System And Effects On Accessibility, the Environment and Safety: an Introduction In Wee*. B.v. Annema, J.A., and Banister, D. (Eds.). *The Transport System and Transport Policy: An Introduction*, Edward Elgar, Cheltenham, 2013.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.
Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak
Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara
Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang
Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik
Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sewa Khusus

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor :
19/Prt/M/2011Tentangpersyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria
Perencanaan Teknis Jalan.
PM Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan
Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

MEDIA DARING

Katadata.co.id. “Di Mana Jalan Terpadat Kendaraan Bermotor?”, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/12/03/di-mana-jalan-terpadat-kendaraan-bermotor>, diunduh pada 6 April 2014.

Revisi UU LLAJ Lebih Praktis Ketimbang Membuat UU Baru”, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58f2d763e1edb/revisi-uu-llaj-lebih-praktis-ketimbang-membuat-uu-baru>, diunduh 29 Januari 2018.

Badan Pusat Statistik. *Statistik Indonesia 2017*. 2017. Indonesia: Badan Pusat Statistik, hlm. 398-399.

Korlantas Polri. “Statistik Laka,” <http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/>, diunduh 6 April 2018.

Uber. “Drive with Uber: New York City.” <https://www.uber.com/id-US/drive/new-york/>, diunduh pada 6 April 2018.

Katadata.co.id. “2016, Sepertiga Jalanan Indonesia Rusak,” <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/12/11/2016-sepertiga-jalanan-indonesia-rusak> diunduh pada 6 April 2014.

“Tahun 2040 Indonesia Stop Mobil Berbahan Bakar Minyak,” <https://www.gaikindo.or.id/tahun-2040-indonesia-stop-mobil-berbahan-bakar-minyak/>, diunduh 5 April 2018.

“Mengapa Prius Tidak Selaris Mobil Camry Hybrid di Indonesia? Ini Penjelasan Toyota,” <https://news.okezone.com/read/2017/08/16/15/1756832/mengapa-prius-tak-selaris-mobil-camry-hybrid-di-indonesia-ini-penjelasan-toyota>, diunduh 6 April 2018

2018 Toyota Prius Price Report,” <https://www.truecar.com/prices-new/toyota/prius-pricing/>, diunduh 6 April 2018.

“Toyota Avanza,” <https://www.oto.com/mobil-baru/toyota/avanza>, diunduh 6 April 2018.

<http://www.smartcitiesoftomorrow.com/mobility> diakses Agustus 2015

<http://www.smartcitiesoftomorrow.com/mobility> diakses Agustus 2015

<http://www.utms.or.jp/english/system/ptps.html> diakses Agustus 2015

<http://www.vtpi.org/> diakses April 2018

Alirkan Dana Triliunan, Siapa Saja Investor Raksasa Gojek? diakses pada 14 Mei 2018 di <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/news-analysis/18/02/13/p42hwd415-alirkan-dana-triliunan-siapa-saja-investor-raksasa-gojek>

Berapa Jumlah Pengguna dan Pengemudi Go-Jek? Diakses pada 14 Mei 2018 di <https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek>.

Miftah Ardhian, “Uber dan Grab Hampir Penuhi Lima Syarat Angkutan Online”, <https://katadata.co.id/berita/2016/04/27/uber-dan-grab-hampir-penuhi-lima-syarat-angkutan-online>, diakses 27 Februari 2018.

LAIN-LAIN

Aprima Syafrino, “Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan”, *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 9-10.

- Basuki, T., Santosa, W., and Hamidy, F.D., The Appropriateness of Establishing a Road Fund in The Province of Lampung. Presented in International Conference on Civil Engineering, Civil Engineering in Developing Countries: Facing the Challenges, Batu, East Java, Indonesia, October, 1-3, 2003.
- Filipus Tri Haryanto Loru, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Antar Kota Dalam Provinsi Jurusan Tambolaka Waikabubak, Sumba NTT)", *Skripsi*, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2016, hlm. 22-23.
- Muhammad Budiman, "Identifikasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDp) (Studi Kasus: Pengerakan Dari Kota Solok Ke Kota Padang)", *Skripsi*, Fakultas teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Komputer Indonesia, Bandung, 2012, hlm. 28.
- Rabi Mishalani, John Attanucci, & Andrew Amey, "“Real-Time” Ridesharing-The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services", *TRB Annual Meeting*, 2011, dalam Aprima Syafrino, "Efisiensi dan Dampak Ojek Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan", *Skripsi*, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, Bogor, 2017, hlm. 11.
- Ricki Bermana Purba, "Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 2017, hlm. 21.
- Rudi Rachdian, 2013, Kelembagaan Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan di Indonesia, Tesis Magister, Universitas Katolik Parahyangan
- Santosa, W., Basuki, T., and Hamidy, F.D. Potensi Penerapan Konsep Dana Pemeliharaan Jalan di Propinsi Lampung. Seminar Nasional Road Fund 2003, Himpunan Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, April 26, 2003.
- Sitti Nur Sholawati, "Implementasi Pasal 81 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Tata Cara dan Syarat Mendapatkan Surat Ijin Mengemudi di Kota Tarakan", *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2016, hlm. 33.
- Tri Basuki Joewono, Catatan Kuliah Perencanaan Angkutan Publik, Program Studi Teknik Sipil, Universitas Katolik Parahyangan, 2008
Sebagai contoh dapat dilihat pada laman [www.pاراتransit.net](http://www.paratransit.net), www.pاراتransit.org, www.sfparatransit.com
- Tri Basuki Joewono, Presentasi dalam Seminar dan Diskusi Fenomena Moda Transportasi Baru di Kota Bandung, 24 Agustus 2015, di ITB, Bandung
- Tioplan Henry Manto Gultom, Model Pembiayaan Pemeliharaan Jalan dari Earmarked Tax di Indonesia (Studi Kasus : Pulau Bali), jurnal tidak dipublikasikan.