

**REKOMENDASI USULAN  
ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA  
(APTRINDO)  
ATAS**

**REVISI UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009.  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
DAN PERBAIKAN PENYELENGGARAAN  
ANGKUTAN BARANG**



**DISAMPAIKAN PADA  
RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM  
KOMISI V  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**Jakarta, 15 Juni 2022**



DEWAN PIMPINAN PUSAT  
**ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA**  
**(INDONESIAN TRUCKING ASSOCIATION)**

Alamat : Jalan Raya Sulawesi No. 23 Koja - Tanjung Priok , Jakarta Utara 14310

Telepon/Faks : 021. 439 00464 / 021. 439 00465,

E-mail : dppaptrindo@gmail.com , dppsekretariat@aptrindo.or.id

Nomor : 256/DPP APTRINDO/VI/2022

Jakarta, 14 Juni 2022

Klasifikasi : Penting

Lampiran :

Perihal : **Usulan Revisi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dan Perbaikan Penyelenggaraan Angkutan Barang**

**Kepada Yth.**

**Ketua Komisi V**

**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA**

**Di Tempat**

Dengan hormat,

Melihat kondisi dinamika di dunia angkutan barang di tanah air, dimana saat ini para pelaku usaha angkutan barang menghadapi banyak sekali hambatan-hambatan oleh pemerintah sebagai regulator Cq Kementerian Perhubungan sebagai pelaksana teknis dilapangan. Hal ini disebabkan oleh lemahnya aturan hukum khususnya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang dijadikan sebagai acuan dasar pemerintah dalam membuat Peraturan Pemerintah (PP) atau Peraturan teknis lain dibawahnya kurang lengkap dan atau tidak mengatur serta tidak lagi sesuai dengan perkembangan zaman sehingga dirasakan Undang-Undang yang ada saat ini tidak memberikan rasa keadilan bagi masyarakat.

Angkutan barang sebagai salah satu urat nadi dalam mendukung pembangunan nasional, sudah selayaknya diatur dan dilindungi agar dapat mendukung terwujudnya pemerataan pembangunan nasional di tanah air. Selain itu juga angkutan barang nasional seharusnya didorong agar dapat bertumbuh dan berkembang sehingga mempunyai daya saing yang tinggi.

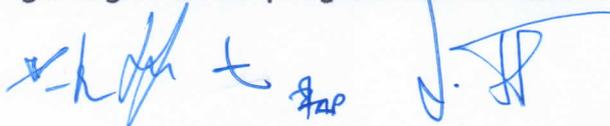
Kenyataan dilapangan bahwa saat ini para pelaku usaha angkutan barang dihadapkan oleh banyaknya peraturan dan aturan yang dikeluarkan oleh para *stakeholder* baik pusat maupun daerah, tidak mencerminkan hadirnya pemerintah dalam memberikan pelayanan yang baik

untuk mendorong agar dunia usaha angkutan barang di tanah air dapat tumbuh dan berkembang sehingga mempunyai daya saing dan dapat mengusahakan penyelenggaraan angkutan barang berkeselamatan. Pemerintah dalam membuat peraturan dan aturan lebih cenderung tidak mempertimbangkan kondisi riil kenyataan dilapangan, sehingga banyak sekali peraturan dan aturan yang ada tumpang tindih, tidak terintegrasi, mustahil diimplementasikan dan berpotensi menciptakan celah "pungli" serta tidak memberikan rasa keadilan bagi para pelaku usaha angkutan barang. Sebagai contoh nyata adalah yang saat ini sedang viral kebijakan pemerintah dengan dalih menekan kerusakan infrastruktur jalan yang menyebabkan kerugian negara sebesar Rp 43 Triliun per tahun dan untuk pertimbangan keselamatan bersama di jalan raya menggaungkan program nasional "**Indonesia Zero Over Dimension Over Loading**" (Indonesia Bebas ODOL).

Praktek para penyelenggara usaha angkutan barang terpaksa melakukan kegiatan bisnis yang menyimpang adalah semata-mata untuk tetap bisa bertahan hidup menghadapi kondisi persaingan pasar yang menghimpitnya. Pelaku usaha angkutan barang dihadapkan pada pengguna jasa atau pemilik barang yang mencari harga murah, sehingga yang terjadi adalah para penyelenggara angkutan barang menyasiasi dengan melakukan praktek muatan berlebih. Disinilah dimaknai terjadi praktek persaingan usaha tidak sehat. Perbuatan seperti ini tentunya tidak bisa dibiarkan terjadi karena merugikan tatanan kelaikan dan etika dalam bernegara.

Program nasional "ZERO ODOL" ini seakan menjadi titik puncak perlunya dilakukan revisi atas Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan karena Undang-Undang yang menjadi dasar penindakan dan penegakan hukum tidak mencerminkan rasa keadilan dan berpotensi memunculkan penyimpangan, sehingga semua *stakeholder* "saling serang" dan "saling menyalahkan". Harapannya adalah revisi UU tersebut dapat menciptakan kepastian dasar hukum dan memberikan rasa adil kepada para pelaku usaha angkutan barang.

Atas dasar tersebut maka kami **ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)**, sebagai salah satu wadah berkumpulnya para pelaku usaha angkutan barang menyampaikan usulan aspirasi kami kepada Bapak/Ibu Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia sebagai lembaga yang berwenang dalam merumuskan Undang-Undang serta mempunyai tugas dan fungsi melakukan pengawasan jalannya pemerintahan, untuk melakukan revisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai bagian dalam penguatan dasar hukum untuk peraturan dibawah Undang-Undang agar



mendukung terciptanya ekosistem dunia usaha angkutan barang yang lebih beradab dan berkeselamatan.

Adapun beberapa hal aspirasi yang kami sampaikan adalah :

### **I. Tanggung Jawab Pemilik Barang**

Perlunya memberikan kepastian dasar hukum yg kuat dan adil bagi pemerintah dan pengusaha angkutan barang untuk dapat menekan dan menghilangkan terjadinya praktek muatan Overdimension Overloading (ODOL) sehingga dapat menghilangkan Persaingan Usaha tidak sehat di dunia angkutan barang serta mendorong terciptanya penyelenggaraan usaha angkutan barang yang berkeselamatan.

Untuk itu dalam UU LLAJ konteks kegiatan pengangkutan barang harus dilihat dan dipahami secara komprehensif dari hulu sampai ke hilir dan semua pihak yang terlibat didalamnya seharusnya diatur dan mempunyai konsekuensi hukum yang sama, seimbang dan adil.

Para pihak yang terlibat dalam proses kegiatan angkutan barang (pemilik muatan dan pengangkut) seharusnya mempunyai keterikatan dan mempunyai tanggung jawab hukum yang sama untuk mendorong terciptanya angkutan barang yang berkeselamatan.

Pemerintah perlu hadir mencampuri dan meniadakan persaingan usaha tidak sehat yang terjadi di dunia angkutan barang, yang secara norma tidak ada yang mengatur memberikan sanksi atas muatan beban lebih (overloading) kepada pengangkut (pemilik kendaraan) dan pengguna jasa / pemilik barang. Saat ini Undang-Undang yang ada hanya mengatur sanksi untuk pengemudi kendaraannya saja.

Oleh sebab itu perlu dilakukan revisi atas beberapa pasal dalam UU No.22 Tahun 2009, sebagai berikut :

<b>UU No. 22 Tahun 2009 (saat ini)</b>	<b>Usulan Revisi</b>
<b>1. Pasal 307 :</b> <i>Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana</i>	1. Pasal 307 : Tetap 2. <b>Penambahan Pasal 307A, berbunyi</b> : <i>Setiap orang yang melakukan kegiatan pengangkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor Angkutan Barang yang melebihi batas</i>



UU No. 22 Tahun 2009 (saat ini)	Usulan Revisi
<p><i>dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).</i></p> <p><b>2. Pasal 316 ayat (1) :</b>  <i>Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.</i></p>	<p><i>beban daya angkut sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau sanksi Administrasi Negara dengan denda paling banyak Rp 15.000.000.000,- (lima belas juta rupiah)</i></p> <p><b>3. Penambahan Pasal 316 ayat (1), berbunyi :</b>  <i>Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 307 (A), Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.</i></p>

## II. Solusi Menekan Biaya (Ongkos Angkut) Atas Pembatasan Beban Muatan

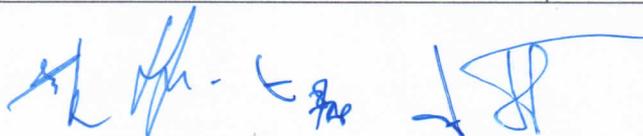
Pembatasan mengangkut beban muatan lebih (overloading) tentunya akan berimbas pada kenaikan harga barang. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan sebenarnya telah memberikan solusi jalan keluar dengan cara modifikasi kendaraan (*vide* pasal 50-52). Modifikasi kendaraan untuk menaikkan daya angkut sejauh memenuhi persyaratan teknis dan tidak melanggar ketentuan akan dimensi kendaraan atau dengan batasan tertentu.

Pada prakteknya modifikasi kendaraan tidak dapat dilakukan karena pemerintah mensyaratkan dalam Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan (*vide* pasal 132 ayat 6), modifikasi kendaraan harus mendapatkan Rekomendasi dari Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM). Apakah mungkin Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM)

bersedia memberikan rekomendasi sedangkan mereka mempunyai kepentingan bisnis dalam menjual kendaraan baru.

Untuk itu perlu dilakukan revisi UU No. 22 Tahun 2009 pasal berikut :

UU No. 22 Tahun 2009 (saat ini)	Usulan Revisi
<p><b>1. Pasal 52 ayat (3) :</b> <i>Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.</i></p> <p><b>2. Pasal 277 :</b> <i>Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).</i></p>	<p><b>1. Pasal 52 ayat (3), menjadi berbunyi:</b> <i>Setiap Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang <b>tanpa persyaratan persetujuan pihak lain kecuali oleh Pemerintah.</b></i></p> <p><b>2. Penambahan Pasal 52 ayat (5), berbunyi :</b> <i>Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</i></p> <p><b>3. Pasal 277 diubah menjadi berbunyi :</b> <i>Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1)</i></p>



UU No. 22 Tahun 2009 (saat ini)	Usulan Revisi
<p><b>3. Pasal 316 ayat (2) :</b>  <i>Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah <b>kejahatan</b>.</i></p>	<p><i>dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).</i></p> <p><b>4. Ketentuan Pasal 277 dirubah masuk dalam Ketentuan Pasal 316 ayat (1), berbunyi :</b>  <i>Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 277 Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 307 (A), Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah <b>pelanggaran</b>.</i></p>

### III. Peningkatan Daya Dukung Jalan

Daya angkut dan dimensi kendaraan yang di dasarkan pada daya dukung jalan atau Muatan Sumbu Terberat (MST) yang ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dimana Jalan sesuai pasal 19 Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dikelompokkan menurut Kelas Jalan, hal ini tentunya menjadi kendala utama bagi pelaku usaha angkutan barang melaksanakan secara maksimal. Mengingat kendaraan angkutan barang mobilitasnya bergerak melalui berbagai daerah yang tentunya akan berbeda-beda Kelas Jalannya.

Pada pelaksanaannya pemerintah menggunakan acuan Kelas Jalan untuk menetapkan Daya Angkut kendaraan yang diijinkan (JBI), sehingga membuat ketidakseragaman pedoman Daya Angkut kendaraan yang diijinkan (JBI) masing-masiing daerah. Tentunya hal ini menjadikan kerancuan dalam pelaksanaan pengawasan dan penindakan angkutan barang dilapangan dan berpotensi menimbulkan perlawanan oleh para pelaku usaha angkutan barang atau berpotensi menimbulkan pungutan liar dengan dalih menegakkan peraturan.

Selain itu Muatan Sumbu Terberat (MST) yang saat ini ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sebesar 10 (sepuluh) ton untuk kelas jalan 1, saat ini sudah tidak sesuai dengan kondisi perkembangan teknologi kendaraan yang semakin modern serta perkembangan jaringan jalan tol yang semakin pesat (saat ini MST Jalan Tol sudah 13 Ton) sehingga hal ini justru tidak mendorong dunia usaha angkutan barang di tanah air maju dan mempunyai daya saing.

Atas dasar hal tersebut maka diusulkan agar besaran **Muatan Sumbu Terberat (MST) menjadi 13 (tiga belas) ton dan Daya Angkut kendaraan yang diijinkan (JBI) diseragamkan tanpa melihat dari daerah mana kendaraan terregistrasi.**

#### **IV. Perbaikan Penyelenggaraan Dunia Angkutan Barang**

Terkait dalam rangka perbaikan penyelenggaraan angkutan barang di tanah air, agar semakin berkembang dan nantinya mampu mendukung daya saing produk lokal di kancah pasar global atau domestik serta mewujudkan penyelenggaraan angkutan barang yang berkeselamatan, maka kami memohon dukungan Bapak/Ibu Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, untuk mendorong pemerintah khususnya dalam pengaturan dan penyelenggaraan angkutan barang melakukan beberapa hal berikut :

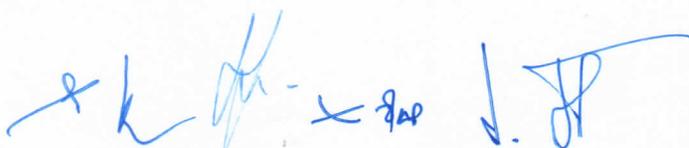
- a. Penggunaan Teknologi yang terintegrasi dan dalam jaringan (*Online*) baik Pusat dan Daerah khususnya dalam Pengujian Kelayakan Kendaraan (Keur). Dimana saat ini Pengujian Kelayakan Kendaraan (Keur) dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis di Kabupaten atau Kota yang belum terintegrasi. Padahal Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah mengembangkan Bukti Lulus Uji Elektronik (BLU-E) yang seharusnya dapat diintegrasikan ke semua daerah agar memudahkan dalam melakukan uji kelayakan kendaraan (Keur) serta memudahkan dalam melakukan pengawasan ODOL serta menekan timbulnya pungutan liar.
- b. Mengakomodir dengan memberikan ruang bagi para pemilik kendaraan angkutan barang yang terlanjur tidak sesuai dengan aturan dengan membuat kebijakan **KEUR AMNESTY**. Dengan mekanisme dan persyaratan yang lebih mudah dan murah. Kebijakan ini seharusnya dapat digunakan oleh pemerintah untuk mendata ulang dan mendapatkan data populasi kendaraan angkutan barang yang akurat, serta membantu pemerintah mendapatkan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP).
- c. Guna mendukung pengusaha angkutan barang dalam menyelenggarakan angkutan barang yang mempunyai daya saing dan berkeselamatan, diharapkan pemerintah



memberikan Insentif dan kemudahan bagi pelaku usaha angkutan barang dan usaha pendukung.

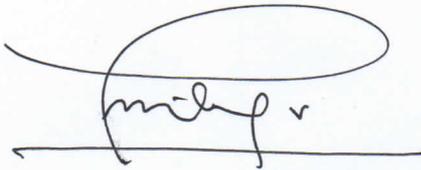
Bidang	Usulan
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fiskal</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keringanan <b>Pajak Impor Bea Masuk dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN)</b> : Kendaraan Barang Angkutan Umum dan Spare Parts (Parts dan Ban)</li> <li>Keringanan Tarif Tol khusus angkutan barang</li> <li>Pengalihan pembebanan Pajak Kendaraan Bermotor dipungut melalui harga Bahan Bakar Minyak (BBM).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Preservasi Jalan</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menerapkan <b>System Electronic Road Pricing (ERP)</b> pada kendaraan pribadi khususnya pada ruas jalan jaringan logistik barang saat jam sibuk.</li> <li>Mewajibkan Pengelola Jalan Tol agar mengasuransikan asset jalan tol sebagai bagian dari pelayanan.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sumber Daya Manusia</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kewajiban Pengemudi Angkutan Barang memiliki Standar Kompetensi sesuai dengan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) sebagai pendamping Surat Izin Mengemudi (SIM) khususnya untuk Kendaraan Angkutan Barang Umum.</li> </ul>

Demikian beberapa usulan aspirasi dari kami mewakili para pelaku usaha angkutan barang, kiranya aspirasi kami dapat dipertimbangkan menjadi masukan dalam Revisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sehingga nantinya penyelenggaraan angkutan barang di tanah air dapat lebih memberikan rasa keadilan.



Atas perhatian dan kerja samanya atas nama **ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA (APTRINDO)** mengucapkan terima kasih.

Hormat kami,  
**DEWAN PIMPINAN PUSAT**  
**ASOSIASI PENGUSAHA TRUK INDONESIA**  
**( APTRINDO )**



**Drs. Gemilang Tarigan, MBA**  
Ketua Umum



**Wisnu W. Pettalolo**  
Sekretaris Jenderal