



BAHAN PAPARAN ASPERINDO

PADA RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM
DENGAN KOMISI V DPR RI

Budiyanto Darmastono
Wakil Ketua Umum

Jakarta, 15 Juni 2022



VISI MISI

- Mewujudkan aspirasi anggota didalam mengembangkan dan meningkatkan usaha.
- Menjadi mitra Pemerintah didalam menciptakan iklim usaha yang sehat dan kondusif

Sebagai wadah komunikasi, konsultasi, koordinasi dan sumber informasi, ASPERINDO mencanangkan tujuan :

- Membina rasa persatuan dan kebersamaan antara sesama anggota.

KEANGGOTAAN

- Kantor Pusat Berizin sebanyak 357 perusahaan (Dinamis).
- Kantor Pusat, Cabang, Agen, dan Gerai sebanyak lebih dari 50.000 titik layanan yang tersebar di seluruh Indonesia
- Tenaga kerja : > 2,5 juta pekerja

MILESTONES

- 1986 : Asosiasi Perusahaan Nasional Pengiriman dan Pengantaran Barang Indonesia.
- 1994 : Asosiasi Perusahaan Pengiriman dan Pengantaran Barang Indonesia.
- 1997 : Asosiasi Perposan Indonesia.
- 1998 : Asosiasi Perusahaan Jasa Ekspres Indonesia.
- 2001 : Melalui MUNAS V dilengkapi menjadi Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres Indonesia.
- 2012 : Pada MUNAS VIII ASPERINDO tanggal 27 Maret 2012 diubah dan dilengkapi menjadi "Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres, Pos dan Logistik Indonesia".

	PT. ANGLAY EXPRESS INDONESIA										
											
	PT. ANEKABANG PERANGA INDONESIA	PT. BALYSUN	PT. BIROTIKA SEMESTA								
	PT. ANGGIT TEKNOLOGI INDONESIA	PT. BAKTI KALIPATEHA									
											
PT. AERO CITRA KARGO											
	PT. ARAB INDONESIA ASIA										
TOTAL LOGISTICS	PT. ARVIRA EXPRESS										
ANDALAN MOVERS											
						PT. ESL EXPRESS					
											
											
											
PT. PCM MANDIRI											
PT. SOLID PENGIRAN INDONESIA											
											
PT. SENAR AJI											
											
											
											
											
											

DASAR HUKUM DI INDUSTRI POS

BAB II ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Pos diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. kemanfaatan;
- b. keadilan;
- c. kepastian hukum;
- d. persatuan;
- e. kebangsaan;
- f. kesejahteraan;
- g. keamanan dan keselamatan;
- h. kerahasiaan;
- i. perlindungan;
- j. kemandirian; dan
- k. kemitraan.

Pasal 3

Pos diselenggarakan dengan tujuan untuk:

- a. meningkatkan dan memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta meningkatkan hubungan antarbangsa dan antarnegara;
- b. membuka peluang usaha, memperlancar perekonomian nasional, dan mendukung kegiatan pemerintahan;
- c. menjamin kualitas layanan komunikasi tertulis dan surat elektronik, layanan paket, layanan logistik, layanan transaksi keuangan, dan layanan keagenan pos; dan
- d. menjamin terselenggaranya layanan pos yang menjangkau seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

**UNDANG-UNDANG
NO. 38 TAHUN 2009
TENTANG
POS**

PERKEMBANGAN TERKINI INDUSTRI POS

1. Industri Pos telah mampu melayani masyarakat di seluruh wilayah Indonesia (termasuk di wilayah 3T).
2. Perusahaan Pos (kurir) di Indonesia telah mampu menjadi *backbone* bagi bertumbuhnya perekonomian masyarakat terutama di era e-commerce dan pandemi yang memerlukan dukungan regulasi, infrastruktur, dan sarana lalu lintas serta angkutan jalan yang baik.
3. Industri Pos merupakan Industri yang padat karya dan secara agregat padat modal.
4. Industri Pos telah menjadi identitas bangsa melalui prangko Indonesia dan identitas wilayah melalui nomer kodepos.
5. Menjadi salah satu infrastruktur pemerintah sebagai jaring pengaman sosial (*social safety net*) dengan kemampuan distribusi uang dan barang ke masyarakat miskin, lokasi bencana & program lainnya.

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
1.	<p>Terkait pengaturan mengenai keberadaan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (taksi daring). Terkait transportasi dari Pajak, PNBPN, dan sejenisnya dari transportasi daring belum diakomodir di dalam UU LLAJ.</p> <p>Bagaimana pengaturan dalam RUU LLAJ agar dapat menjangkau pajak/PNBPN dari perusahaan aplikator atau operator dan system penarikan pajak dari keberadaan kendaraan online ini masih belum jelas.</p> <p>Perlu kejelasan pertanggung jawaban pajak bagi driver, perusahaan atau pengguna. Kepastian penarikan pajak dari pengguna dan perusahaan yang bergerak kegiatannya pada transportasi daring mempunyai potensi peningkatan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBPN) untuk membangun dan memperbaiki sarana prasarana jalan di Indonesia.</p>	<p>Dengan melihat perkembangan Tehnologi yang begitu cepat sehingga timbul bisnis transportasi berbasis tehnologi yang kita kenal dengan Taksi daring/Ojek daring, sebagai sebuah entitas usaha maka perlu diatur pajak, PNBPN dan sejenisnya.</p> <p>Skema pengaturan dimaksudkan agar tidak menimbulkan persaingan tidak sehat. Pajak bagi driver “online” perlu ditambahkan karena belum di atur. Para driver tersebut sebagai karyawan mitra harusnya terikat kewajiban yang sama bahwa setiap penghasilan yang diterima oleh seseorang wajib melaporkan PPH Pasal 21 yang besaran pajak masing2 driver secara sistemik dapat dirumuskan dan dihitung berbasis order/penghasilan.</p> <p>Sebagai contoh di Ecommerce: Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 210/PMK.210/PMK.010/2018 Pasal 4 menyebutkan bahwa pedagang atau penyedia jasa wajib memberitahukan NPWP kepada penyedia platform marketplace. Pedagang atau penyedia jasa yang melakukan penyerahan barang dan/ atau jasa secara elektronik (transaksi e-Commerce) melalui Penyedia Platform Marketplace sebagaimana dimaksud melaksanakan kewajiban Pajak Penghasilan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di lingkup Pajak Penghasilan.</p>

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
2.	Bagaimana sebaiknya strategi dan skema fiskal dukungan pemerintah terhadap perkembangan teknologi jasa transportasi ini, agar pada saat penerapan kebijakan pajaknya tidak juga memberatkan masyarakat dan tidak membuat jasa maupun investasi di bidang ini menjadi kurang diminati nantinya.	Perlu diatur secara sederajat dengan usaha sejenis supaya tidak timbul persaingan tidak sehat, karena selama ini karena pengaturan pajak belum di atur maka Investor akan memanfaatkan celah ini untuk membesarkan usahanya dan mematikan usaha sejenis.

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
3.	<p>Pengaturan mengenai dana preservasi jalan selama ini belum implementatif dikarenakan salah satu konsep yang menjadi sumber pendanaannya yaitu dari pemilik kendaraan, pengguna kendaraan (orang yang mengendarai kendaraan) dan jasa lain dibidang transportasi darat, menurut saudara bagaimana solusi pengaturan dana preservasi jalan agar implementatif?</p> <p>Bagaimana pengaturannya untuk mencari sumber dana secara konkrit dan bagaimana pengelolaannya?</p> <p>Perlukah nomenklatur baru agar dana preservasi jalan diwujudkan?</p> <p>Perlukah badan antar Lembaga agar pengaturan dana preservasi jalan dapat terwujud, apakah ada peluang disektor lain yang dapat menambah sumber Dana Preservasi Jalan?</p>	<p>Mengenai pemeliharaan jalan tol jelas sudah menjadi tanggung jawab pengelola tol atas dana preservasi jalan karena pengguna sudah membayar retribusi masuk tol. Namun diperlukan control/pengawasan Badan atau sejenis itu yang ditunjuk agar melakukan pengawasan atas efektivitas penggunaan dana dan terjaminnya kualitas jalan sesuai standar yang ditetapkan. Saat ini masih ditemukan di beberapa jalan tol tidak mulus/banyak lubang sehingga merusak kendaraan, berpotensi menimbulkan kecelakaan dan/atau menghambat perjalanan.</p> <p>Untuk jalan non tol, peran Kementrian PUPR dan Pemda sangat dominan atas penggunaan dana Preservasi, pajak daerah sesuai peruntukannya dan yang utama, monitoring sejak pembuatan jalan sampai perawatan jalan wajib sesuai dengan spesifikasi kekuatan daya muat kendaraan sehingga jalan tidak mudah rusak.</p> <p>Diperlukan supaya terjadi transparansi atas pengaturan dana Preservasi tersebut. Perlu diupayakan mencari peluang di sektor lain dan upaya pengalokasian penerimaan dari pajak kendaraan, pengurusan SIM dan sejenisnya dapat dilokasikan lebih banyak untuk dana Preservasi jalan.</p>

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
4.	<p>Beberapa tahun belakangan ini pemerintah sedang mewujudkan angkutan umum yang berbasis massal, beberapa kota besar di Indonesia telah melakukannya contohnya kota Jakarta, Bandung, Solo, dan Surabaya.</p> <p>Upaya yang telah dilakukan pemerintah salah satunya yaitu subsidi terhadap tarif yang dikenakan untuk masyarakat, dimana tarif tersebut tidak dapat menutupi dengan biaya operasional sehari-harinya angkutan tersebut,</p> <p>Apa strategi yang perlu dilakukan dibidang keuangan agar terwujudnya sistem angkutan massal ini dapat berjalan secara berkelanjutan yang dapat dijewantahkan pada pengaturan pasal dalam RUU LLAJ.</p>	<p>Angkutan umum berbasis massal memang diperlukan di suatu wilayah untuk mengurangi kemacetan kota. Subsidi menjadi salah satu pilihan pembiayaan yang dibutuhkan apabila secara komersial penyediaan angkutan umum massal tersebut belum mampu dibiayai 100% dari penerimaan atas tarif penumpang.</p>

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
5.	Terkait maraknya angkutan barang Over Dimensi dan Over Loading (ODOL) kami ingin mengetahui kebijakan bagaimana yang akan kami terapkan agar pada waktu penerapannya tidak menimbulkan efek ekonomi terutama kenaikan harga barang di masyarakat.	<p>Seluruh angkutan barang wajib mematuhi batasan dimensi dan tonase. Standardisasi dimaksud dengan terlebih dulu dibuat standardisasi kapasitas-daya muat angkut untuk setiap jenis kendaraan. Batasan dimensi dan tonase dibuat dengan mempertimbangkan aspek keselamatan pengemudi & kendaraan yang paling utama.</p> <p>Pembuatan dimensi & tonase melalui riset seyogjanya sudah ditetapkan sejak kendaraan angkut diproduksi dan telah lolos uji.</p>

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
6.	Materi atau isu apa yang belum terakomodir dan belum diatur untuk dimasukkan pada RUU Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ terkait peningkatan sumber pendapatannya dan permasalahan pajak/PNBP selain dari materi-materi yang telah disebutkan sebelumnya?	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="1212 511 2479 996">1. Pengaturan genap ganjil selama ini hanya bisa dilalui untuk kendaraan angkutan barang Plat Kuning, karena pengiriman barang ini menjadi penggerak bisnis dimana diperlukan kecepatan pengiriman barang maka perlu di atur khusus, pengiriman barang boleh melalui area Genap Ganjil dengan stiker khusus yang sudah diverifikasi oleh Dinas terkait, setiap stiker khusus dikenakan tarif restribusi. Apabila hanya Plat kuning saja yang boleh melalui genap ganjil, maka yg terjadi perusahaan harus menyediakan dua kendaraan plat Hitam bergantian melalui jalur genap ganjil, atau membeli kendaraan Plat Kuning ini akan membuat investasi baru sementara pengusaha pengiriman kebanyakan pengusaha UMKM, dan biasanya dengan system sewa kendaraan untuk memperkecil investasi. <p data-bbox="1212 1046 2479 1125">Sehingga diperlukan dispensasi (stiker khusus) secara nasional bagi penerapan ganjil genap untuk kendaraan angkutan Pos (seperti selama ini sudah dilakukan).</p>

NO	KERANGKA ACUAN KEGIATAN RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM (RDPU)	MASUKAN/PENDAPATAN
	<p>Materi atau isu apa yang belum terakomodir dan belum diatur untuk dimasukkan pada RUU Perubahan Kedua Atas UU tentang LLAJ terkait peningkatan sumber pendapatannya dan permasalahan pajak/PNBP selain dari materi-materi yang telah disebutkan sebelumnya?</p>	<p>2. Sepeda motor belum diatur sebagai angkutan barang dalam UU no 22 tahun 2009, meskipun “tersirat” telah dimasukkan dalam PP no 30 tahun 2021.</p> <p>Memasukkan kendaraan sepeda motor juga dapat dipakai sebagai angkutan barang, karena jasa penyelenggaraan POS hampir 90% kegiatan pengiriman barang menggunakan sepeda motor.</p> <p>Implikasi lanjutan terkait dengan sepeda motor untuk angkutan barang adalah pengkategorian ijin antara ijin perusahaan transportasi dan perusahaan pos untuk layanan on demand service untuk transportasi online.</p>

Industri Pos di Indonesia tetap bertumbuh dan mendorong terwujudnya keadilan sosial



MASUKAN

1

Penerapan strategi harga rendah dalam pentarifan a.l: free ongkir, diskon tidak wajar sehingga tarif lebih rendah dari harga pokok produksi. Peraturan Menteri Kominfo No. 1 Tahun 2012 mengatur bahwa tarif dalam layanan pos komersial tidak boleh lebih rendah dari harga pokok produksi.

Perlu ketegasan regulator dalam penegakan regulasi dan penerapan sanksi



MASUKAN

2

Penguasaan korporasi atas beberapa bidang usaha strategis melalui aksi-aksi korporasi a.l mendirikan anak usaha.

Telah menjadi trend perusahaan transportasi (darat, KA, laut, dan udara) juga melakuka kegiatan usaha di bidang Pos.

Lion Air ----- Lion Parcel

Shopee ----- Shopee Express

Lazada ----- Lazada Express

Tokopedia ----- Anteraja

1. Pemisahan yang lebih jelas antara perusahaan dengan ijin transportasi oleh kementerian perhubungan dan ijin penyelenggaraan pos oleh kementerian kominfo.

2. Penguasaan beberapa bidang usaha oleh marketplace melalui izin:

- Kementerian Perdagangan
- Kementerian Perhubungan
- Kementerian KOMINFO
- Bank Indonesia

3. Investasi asing menguasai beberapa bidang usaha yang memiliki posisi strategis nasional. Contoh: logistik, keuangan, trading.



3

Terdapat berbagai aksi korporasi asing agar dapat melakukan kepemilikan 100% di industri pos.

Undang – Undang POS No. 38 Tahun 2009 pasal 12 ayat 1 dan ayat 2 telah mengatur keberadaan penyelenggara pos asing dengan ketentuan :

- a. wajib bekerjasama dengan Penyelenggara Pos dalam negeri;
- b. melalui usaha patungan dengan mayoritas saham dimiliki Penyelenggara Pos dalam negeri;
- c. Penyelenggara Pos dalam negeri yang akan bekerjasama sahamnya tidak boleh dimiliki oleh warga negara atau badan usaha asing yang berafiliasi dengan Penyelenggara Pos dalam negeri;
- d. Penyelenggara Pos asing dan afiliasinya hanya dapat bekerjasama dengan satu Penyelenggara Pos dalam negeri; dan
- e. kerjasama Penyelenggara Pos asing dengan Penyelenggara Pos dalam negeri dibatasi wilayah operasinya pada ibukota provinsi yang telah memiliki Pelabuhan udara dan/atau Pelabuhan laut internasional.

Pengiriman antarkota dilaksanakan oleh Penyelenggara Pos dalam negeri bukan usaha patungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b.

Peraturan Presiden No. 49 Tahun 2021 sebagai turunan dari Undang Undang Cipta Kerja No. 11 Tahun 2020 menyatakan bahwa:

- a. Bidang Usaha Aktivitas Kurir – KBLI 53201, kepemilikan modal asing dibatasi maksimum 49%.
- b. Bidang Usaha Aktivitas Agen Kurir tidak ada pembatasan modal namun dialokasikan untuk Koperasi dan UMKM.

Secara terus menerus saat ini ada upaya untuk memperbolehkan investasi asing 100% di industri pos.

MASUKAN



Demi kepentingan nasional diperlukan dukungan pemerintah dan legislatif tetap mempertahankan regulasi yang ada dalam investasi asing

TERIMA KASIH

