

GAGASAN PENGATURAN PENGENDALIAN SEPEDA MOTOR DALAM SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

Surajiman, Diah Ratu Sari Harahap
Fakultas Hukum Universitas Nasional, Jakarta
Jalan Sawo Manila Pejaten, Pasar Minggu Jakarta
surajiman,perkasa@gmail.com

Abstract

The phenomenon of the use of motorcycles lately showed remarkable improvement. It is because the bike is easy to use in certain circumstances, the price is affordable, and fuel economy. In contrast, the growth of such a large motorcycles have a negative impact on people's lives, especially in land transport. The negative impact of, among others, cause congestion, accidents involving motorcycles, donations emissions, wasteful of fuel, and crime. Problems in this study are: i) what are the problems posed by the motorcycle as a means of transport, ii) what are the government that has been done in addressing the problems posed by a particular transport motorcycles; iii) how the notion of control arrangements motorcycle in the national transportation system that is expected in the future. Legal measures taken by the government to control the settings motorcycles, among others: the law No. 22 of 2009 on the cross and Road Transport, Government Regulation No. 32 of 2011 on Management and Engineering, Impact Analysis, Needs And Traffic Management, Ideas that can be solution the problems are caused by a motorcycle with a good overall arrangement of the physical aspects of the motorcycle, number, infrastructure, rules itself, socialization / continuing education, and enforcement. The method used in this research is based on a normative secondary data.

Keywords: *regulating, motorcycles, transportation*

Abstrak

Fenomena penggunaan sepeda motor akhir-akhir ini menunjukkan peningkatan luar biasa. Hal tersebut dilatarbelakangi karena sepeda motor mudah digunakan pada situasi dan kondisi tertentu, harganya terjangkau, dan irit bahan bakar. Sebaliknya, pertumbuhan sepeda motor yang sedemikian besarnya memberi dampak negatif pada kehidupan masyarakat khususnya dalam transportasi darat. Dampak negatif tersebut antara lain menimbulkan kemacetan, kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, sumbangan emisi, boros BBM, dan tindak kriminal. Permasalahan dalam penelitian ini yaitu: i) apa saja masalah-masalah yang ditimbulkan oleh sepeda motor sebagai salah satu sarana transportasi; ii) apa sajakah yang telah dilakukan pemerintah dalam menangani persoalan yang transportasi khususnya yang ditimbulkan oleh sepeda motor; iii) bagaimana gagasan pengaturan pengendalian sepeda motor dalam sistem transportasi nasional yang diharapkan di masa mendatang. Langkah-langkah yuridis telah diambil pemerintah guna mengendalikan pengaturan sepeda motor antara lain: undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol, Gagasan yang dapat dikemukakan pada permasalahan yang diakibatkan oleh sepeda motor adalah dengan suatu pengaturan yang menyeluruh baik dari aspek fisik dari sepeda motor, jumlahnya, prasarannya, peraturannya itu sendiri, sosialisasi/pendidikan yang berkelanjutan, dan penegakan hukumnya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif yang berbasis pada data sekunder.

Kata kunci: pengaturan, sepeda motor, transportasi

Pendahuluan

Dinamika perkembangan suatu wilayah sangat terkait dengan penataan sistem transportasi. Kebijakan yang tidak tepat di bidang transportasi secara tidak langsung dapat menjadi penyebab munculnya persoalan di berbagai bidang seperti ekonomi, politik, lingkungan bahkan sampai pertahanan dan keamanan, dan lain-lain. Sejalan dengan hal tersebut sebagai negara yang berdasar atas hukum (*rechtstaat*), yang menjunjung tinggi Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945 meletakkan semua kebijakan (termasuk transportasi) di bawah kendali hukum, sehingga segala sesuatu yang terjadi dalam masyarakat yang bertentangan dengan hukum harus diselesaikan menurut hukum (Soekanto, 2003). Begitupun pada bidang transportasi, pengaturan yang jelas dan tepat dapat mengurangi kerawanan munculnya ketidakpastian dalam bertransportasi.

Dalam dunia transportasi dewasa ini terdapat beberapa moda antara lain: transportasi darat, laut dan udara. Dari ke tiga jenis moda transportasi ini masyarakat paling banyak menggunakan transportasi darat. Oleh karena itu sangatlah beralasan bila masyarakat menganggap bahwa transportasi darat sebagai yang paling sering dimanfaatkan orang sehingga di samping sisi baik dampak buruknya pun paling banyak dirasakan. Anggapan ini mencerminkan kondisi nyata moda transportasi darat saat ini, tidak hanya sisi pelayanan, segi keamanan dan kenyamanan pun mendapatkan sorotan negatif yang tinggi (Heru, 2007). Kondisi tersebut dirasakan oleh banyak pengguna jasa transportasi yang merasa tidak puas dengan upaya pemerintah dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat selama ini. Hal ini ditandai dengan minimnya infrastruktur dan suprastruktur sehingga menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi penilaian masyarakat pada transportasi di Indonesia. Keadaan ini membuat masyarakat menjadi tidak nyaman dan resah sehingga mengurangi kepercayaan masyarakat pada pemerintah.

Tujuan utama dari transportasi adalah memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan. Dalam transportasi massal di samping tujuan tersebut, hal yang selalu menjadi perhatian pemerintah,

pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dalam berlalu lintas adalah keselamatan. Faktor keselamatan ini menjadi agenda pemerintah karena didasarkan pengalaman ternyata kuantitas dan kualitas kecelakaan cenderung lebih tinggi dibandingkan usaha-usaha yang telah dilakukan. Pada sisi lain, mengingat belum sempurnanya moda transportasi massal ditambah meningkatnya harga bahan bakar minyak (BBM) mendorong masyarakat turun pada kualitas hidup yang lebih rendah. Hal ini disebabkan beban biaya hidup semakin tinggi sedangkan penghasilan mereka relatif tetap. Akibat naiknya harga BBM dan suku cadang kendaraan bermotor, di beberapa kota menengah Indonesia berdampak adanya peningkatan biaya transportasi sampai 40% dalam pengeluaran rumah tangga, jumlah uang yang dibelanjakan masyarakat untuk transportasi darat setiap hari mencapai 1,55 trilyun rupiah. Hal ini semakin membuktikan bahwa transportasi menjadi komponen penting dalam ekonomi nasional. (MTI, 2004)

Sarana transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara memegang peranan penting dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain. Distribusi barang, manusia, dan lain-lain akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia. Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada. Berbagai pelayanan transportasi harus ditata sedemikian rupa sehingga saling berhubungan dengan baik, mulai dari angkutan jalan raya, penerbangan, pelayaran dan perkeretaapian. Sehingga masyarakat dapat melakukan berbagai aktivitas dengan baik, mudah, efisien, dan cepat. Sehingga kebutuhan akan alat transportasi yang cepat dan dapat diandalkan semakin meningkat.

Belakangan ini penggunaan sepeda motor sebagai sarana transportasi semakin diminati masyarakat baik di perkotaan maupun di pedesaan. Sepeda motor memiliki karakteristik sendiri karena keluwesan dan harga yang terjangkau sehingga menjadi

andalan dalam bertransportasi untuk situasi dan jarak tertentu. Konsekuensi dari kemudahan dalam menggunakan sepeda motor menyebabkan jumlah sepeda motor tumbuh sangat cepat, yang menurut data dari Badan Pusat Statistik jumlah sepeda motor tahun 2010 berjumlah 61.078.188 unit, dibandingkan dengan jumlah kendaraan lainnya seperti mobil penumpang (8.891.041) unit, bis (4.687.789) unit, dan truk (2.250.109) unit.

Jumlah sepeda motor kalau dibandingkan dengan jumlah penduduk Indonesia tahun 2010 (239.641.326) orang adalah 1: 3,8, artinya setiap satu sepeda motor digunakan hampir oleh 4 orang. Sementara kalau dibandingkan dengan pertumbuhan panjang dan ruas jalan terlihat fenomena yang tidak seimbang. Hal ini terlihat dari gejala menumpuknya kendaraan bermotor terutama sepeda motor yang memenuhi jalanan sehingga menimbulkan kemacetan, kerawanan, kecelakaan hingga besarnya penggunaan bahan bakar minyak (BBM). Kecelakaan yang terjadi pada penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2012 sebanyak 8.032 yang 5.710 diantaranya melibatkan sepeda motor (72 persen).

Keadaan tersebut menggambarkan bahwa penggunaan sepeda motor sebagai sarana transportasi cenderung memberi dampak negatif baik karena pertumbuhannya yang meningkat drastis, sampai pada jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Oleh karena itu pertumbuhan dan penggunaan sepeda motor harus dikendalikan baik secara teknis maupun regulasinya. Berdasarkan latar belakang ini maka permasalahan yang dibahas adalah sebagai berikut :

1. Apa saja masalah-masalah yang ditimbulkan oleh sepeda motor sebagai salah satu sarana transportasi?
2. Apa sajakah yang telah dilakukan pemerintah dalam menangani persoalan yang transportasi khususnya yang ditimbulkan oleh sepeda motor?
3. Bagaimana gagasan pengaturan pengendalian sepeda motor dalam sistem transportasi nasional yang diharapkan di masa mendatang?

Urgensi (keutamaan) dari penelitian ini yaitu mencari jalan keluar dari permasalahan dalam transportasi khususnya yang

disebabkan oleh sepeda motor. Pertumbuhan jumlah sepeda motor yang tiap tahunnya bertambah justru di samping memberikan pengaruh positif, pada kota-kota besar yang padat penduduknya memberi dampak buruk dalam lalu lintas. Dampak tersebut berupa kesemrawutan, kecelakaan, kemacetan dan lain-lain, yang justru kontra produktif dengan tujuan transportasi itu sendiri.

Temuan/inovasi yang menjadi target serta penerapannya dalam rangka menunjang pembangunan adalah memberi gagasan kepada pemerintah bahwa perlu dibuat peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengendalian sepeda motor baik dalam teknisnya dan regulasinya. Pengaruh pengendalian dari pemerintah diharapkan dapat mencegah atau mengurangi akibat buruk dari penggunaan sepeda motor.

Sepengetahuan peneliti bahwa penelitian yang menggagas pengaturan pengendalian sepeda motor dalam sistem transportasi nasional belum pernah diteliti oleh pihak lain. Oleh karena itu peneliti berasumsi bahwa penelitian ini merupakan penelitian yang memiliki sifat orisinal. Sebagai konsekuensi pemilihan topik permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian yang objeknya adalah permasalahan hukum (sedangkan hukum adalah kaidah atau norma yang ada dalam masyarakat), maka tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian adalah penelitian hukum normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. (Johny, 2005)

Pembahasan

Pemerintah selama ini belum secara tegas mengatur jumlah sepeda motor yang beredar di masyarakat. Kebijakan yang pernah ada adalah Peraturan Bank Indonesia Nomor 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum, Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 14/10/DNP/2012 tentang Penerapan Manajemen Risiko pada Bank Yang Melakukan Pemberian Kredit, dan Peraturan Menteri Keuangan nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen untuk Kendaraan Bermotor pada Perusahaan Pembiayaan yang memberi batasan konsumen yang akan mengambil kredit kendaraan bermotor termasuk sepeda motor wajib

memiliki modal (uang muka) setidaknya 30 % (tiga puluh persen) dari harga kendaraan.

Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara khusus tentang sepeda motor. Meskipun demikian semangat dalam Undang undang lalu Lintas dan angkutan dalam mengatur kendaraan bermotor dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai, seperti yang tercantum dalam pasal 3 bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *bertujuan*:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Guna mewujudkan tujuan tersebut pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pembinaan antara lain yang disebutkan dalam Pasal 5 ayat (1) dan (2), yang meliputi: a. perencanaan; b. pengaturan; c. pengendalian; dan d. pengawasan.

Oleh karena itu dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional semua aktivitas transportasi harus berada pada perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pemerintah sebagai satu kesatuan.

Sepeda motor menurut Pasal 1 butir 20 merupakan kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Keberadaan sepeda motor diakui oleh undang-undang, hal tersebut dinyatakan dalam Pasal 47 ayat (2) yang mengelompokkan kendaraan bermotor dalam 5 (lima) jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.

Setiap pengguna jalan, terutama pengguna kendaraan bermotor wajib berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan

maupun yang dapat menimbulkan kerusakan jalan (Pasal 105 huruf a dan b).

Guna mencapai ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas menurut Pasal 106 Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. gerakan Lalu Lintas;
 - e. berhenti dan Parkir;
 - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
4. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. tanda bukti lain yang sah.
5. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm

yang memenuhi standar nasional Indonesia.

7. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
8. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Berdasarkan keadaan di atas maka peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengendalian sepeda motor belum cukup mengatasi permasalahan transportasi yang diakibatkan oleh penggunaan sepeda motor.

Sepeda Motor dan Dasar Hukumnya

Sepeda motor terdiri dari dua kata yaitu sepeda dan motor. Sepeda merupakan jenis kendaraan beroda dua yang digerakan oleh tenaga manusia dengan cara mendayung pakai kaki. Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan "sepeda adalah kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakan kaki untuk menjalankannya; kereta angin" (Depdikbud, 1988). Sedangkan motor adalah tenaga mekanis yang digerakan oleh mesin dengan menggunakan bahan bakar minyak (BBM). Berdasarkan pengertian tersebut secara sederhana sepeda motor dapat diartikan kendaraan yang bentuknya seperti sepeda (beroda dua) yang digerakan oleh mesin dan menggunakan BBM.

Kamus Besar Bahasa Indonesia mengartikan "sepeda motor adalah sepeda besar yang digerakan oleh motor" (Depdikbud, 1988). Sementara itu The World Book Dictionary mendefinisikan sepeda motor: "motor-cycle a vehicle like bicycle but larger and heavier, run by a motor. Sometimes a sidecar is attached to it, with a third wheel to support it." (Clarencel, 1981).

Wikipedia Indonesia mendefinisikan: Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang ditenagai oleh sebuah mesin. Rodanya sebaris dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap tidak terbalik dan stabil disebabkan oleh gaya giroskopik; pada kecepatan rendah pengaturan berkelanjutan

setangnya oleh pengendara memberikan kestabilan.

Secara Yuridis Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 1 butir ke 20 memberi pengertian bahwa "sepeda motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah."

Berdasarkan pengertian-pengertian yang dikemukakan di atas maka sepeda motor apapun definisi dan batasannya tetap merupakan kendaraan yang digerakan secara mekanik oleh mesin yang memerlukan BBM baik beroda dua atau beroda tiga. Sepeda motor secara standar diciptakan sedemikian rupa oleh pabrikan guna memudahkan penggunaannya dalam memanfaatkan kendaraan tersebut. Perubahan bentuk fisik sepeda motor dari standar yang dikeluarkan oleh pabrikan berarti mengubah ciri asli dari sepeda motor sehingga mempengaruhi secara yuridis keberadaan sepeda motor tersebut.



Gambar 1
Sepeda motor 70 CC

Dasar Hukum

Payung hukum pengaturan sepeda motor dalam berlalu lintas dan sebagai alat angkut tunduk pada Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengaturan sepeda motor dalam undang-undang tersebut dapat dikelompokkan dalam beberapa bidang hukum antara lain bidang hukum administrasi, hukum perdata, dan hukum pidana.

Pengaturan di bidang hukum administrasi mengatur tentang bentuk sepeda motor dan segala bentuk surat-surat

administrasi yang mengikuti keberadaan sepeda motor tersebut. Pengaturan di bidang hukum perdata mengatur tentang kepemilikan sepeda motor dan kerugian perdata akibat penggunaan sepeda motor tersebut. Pengaturan di bidang hukum pidana mengatur tentang ancaman terhadap penggunaan sepeda motor yang bertentangan dengan hukum pidana. Ketiga pengaturan hukum ini meskipun kelihatannya terpisah tetapi satu sama lain berfungsi secara integratif dalam membentuk peraturan dalam penggunaan sepeda motor.

Dalam tataran besar selain diatur dalam undang-undang, sepeda motor juga diatur dalam peraturan pemerintah. Pengaturan dalam peraturan pemerintah ini tidak sepenuhnya mengatur tentang sepeda motor saja melainkan masih mengatur pula kendaraan lainnya selain sepeda motor. Dalam peraturan pemerintah tersebut justru pembahasan sepeda motor paling sedikit substansinya.

Beberapa peraturan pemerintah tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Jalan Tol, Peraturan Pemerintah 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun tentang Angkutan Jalan. Kedua peraturan pemerintah yang disebut terakhir adalah masih peraturan pelaksana dari undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang lama (UU nomor 14 tahun 1992).

Permasalahan yang Disebabkan Keberadaan Sepeda Motor

Berdasarkan pengamatan peneliti dan simpulan sederhana yang dapat dirumuskan bahwa permasalahan yang timbul akibat penggunaan sepeda motor yang melebihi batas tanpa diimbangi dengan pertumbuhan prasarana transportasi seperti jalan, rambu lalu lintas, petugas yang memadai maka permasalahan yang ada karena keberadaan sepeda motor adalah terjadi kemacetan, kecelakaan, sumbangan emisi, boros BBM, tindak kriminal dan lain-lain.

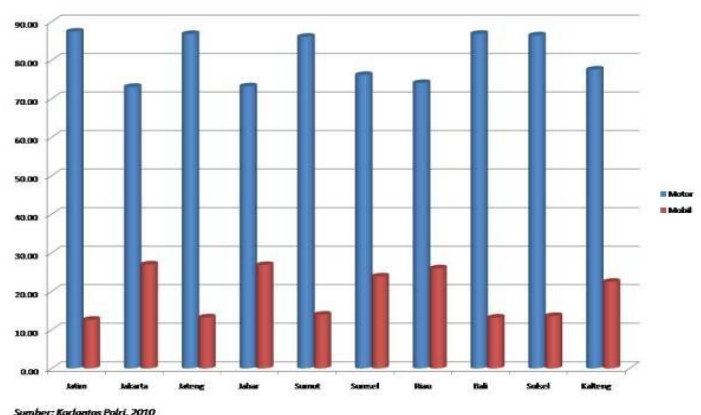
Kemacetan

Fenomena yang bisa diamati di jalanan bahwa kemacetan lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh pengendara sepeda motor yang tidak tertib saat berlalu lintas. Ketidaktertiban ini dapat saja disebabkan karena kurangnya kesadaran pengendara sepeda motor, terbatasnya rambu-rambu jalan, sempitnya jalan, kurangnya petugas di jalanan, bahkan yang paling signifikan adalah jumlah sepeda motor di jalanan. Jumlah sepeda motor yang begitu banyak bisa dengan tanpa disajikan data statistikpun masyarakat bisa dengan mudah menebak bahwa jumlah sepeda motor lebih besar dibanding jenis kendaraan lain yang setiap hari memenuhi jalan.

Besarnya jumlah sepeda motor dibanding kendaraan lain secara nasional dapat dilihat dari Laporan Korlantas Polri tahun 2010 yang dalam hal ini dapat ditarik kesimpulan bahwa penyebab kemacetan adalah sepeda motor. Jumlah sepeda motor yang tidak terkendali memberi dampak buruk pada arus lalu lintas dan angkutan jalan.

Persoalan mudahnya memperoleh sepeda motor tidak terlepas dari mudahnya memproduksi dan mengimpor sepeda motor dari negara asal. Kebijakan yang dianggap sebagai pemicu "*berkembangbiaknya*" sepeda motor di Indonesia adalah Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 39/M-DAG/PER/10/2010 tentang Ketentuan Impor Barang Jadi oleh Produsen. Peraturan menteri Perdagangan ini telah membuka jalan masuknya sepeda motor ke tanah air. Dampak dari pemberlakuan aturan ini bisa terbaca dalam angka penjualan sepeda motor sejak dikeluarkannya aturan tersebut.

Perbandingan Sepeda Motor dan Mobil



Tahun	Penjualan (Rupiah)	Prosentasi Kenaikan
2007	4.688.263	5,8%
2008	6.215.831	32,6%
2009	5.881.777	-5%
2010	7.398.644	25,8%
2011	8.043.535	8,7%

Sumber Data diolah dari Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISMI), <http://www.aisi.or.id/statistic/>

Menurut Hamdani bahwa sepeda motor dianggap sebagai solusi di tengah kemacetan Ibu Kota yang semakin hari semakin tidak bisa diprediksi. Tidak aneh jika proporsinya saat ini jauh lebih besar dibanding kepemilikan jenis kendaraan roda empat. Dari total 69 juta unit sepeda motor yang tersebar di seluruh Indonesia pada tahun 2011, diperkirakan 82% warga Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi) memiliki kendaraan roda dua tersebut.



Gambar 2

Pengendara Sepeda Motor di Jakarta (foto: jakarta.tribunnews.com)

Berdasarkan beberapa permasalahan yang ditimbulkan oleh sepeda motor muncul anggapan masyarakat kalau kemacetan itu sebagian besar penyebabnya karena kehadiran sepeda motor. Hal ini dapat diamati fenomena dimana pengendara sepeda motor yang ngebut sembarangan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, mengambil jalan pejalan kaki (trotoar/pedestrian) sehingga menimbulkan kecelakaan.

Kecelakaan

Meningkatnya jumlah sepeda motor yang digunakan masyarakat selain menimbulkan permasalahan macet juga memicu timbulnya kecelakaan. Hipotesis yang dapat diambil dengan semakin banyaknya sepeda motor maka semakin banyak pula

angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor.

Data kecelakaan Departemen Perhubungan menunjukkan dari 17.732 kecelakaan di seluruh Indonesia tahun 2004, 14.223 diantaranya melibatkan sepeda motor. Sementara data 2003 juga menunjukkan bahwa dari 13.399 kecelakaan, 9.386 melibatkan sepeda motor. Sementara berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari kepolisian Polda Metro Jaya selama tahun 2002-2007 mengenai kecelakaan di Jakarta dan sekitarnya ternyata kecelakaan mengalami kenaikan pesat, dan 68 % diantaranya melibatkan sepeda motor. Jadi sejauh ini sepeda motor merupakan penyumbang kecelakaan terbesar di jalan raya.

Data Polda Metro Jaya menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan yang terjadi pada sepeda motor paling tinggi di antara kendaraan jenis lain. Selama Januari hingga Oktober 2011, kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor sebanyak 62%. Padahal kecelakaan yang dialami mobil pribadi hanya sebesar 18%. Disusul oleh kendaraan angkutan barang sekitar 11% dan angkutan umum sebanyak 8%. Dengan proporsi tersebut, maka jika hitungan rata-rata 22 kasus kecelakaan dan 3 orang tewas per hari, kita tentu bisa menyimpulkan bahwa sepeda motor adalah kendaraan yang paling membahayakan dan paling banyak merenggut nyawa.

Keadaan tersebut di atas menggambarkan bahwa sepeda motor menjadi penyumbang utama jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi setiap tahun. Hal tersebut tidak dapat dipungkiri bahwa persoalan sosial yang dibawa oleh sepeda motor meningkat menjadi persoalan hukum yaitu adanya tuntutan ganti rugi sampai pada ancaman pidana karena kasus kecelakaan lalu lintas.

Bila dilihat jumlah kecelakaan lalu lintas secara nasional dalam semoda moda angkutan di Indonesia dengan tanpa mengklasifikasikan jenis kendaraannya akan terlihat sebagai berikut:

Sumbangan Emisi Sepeda Motor

Data Badan Pusat Statistik membuktikan dalam 7 tahun terakhir sepeda motor menjadi penyumbang emisi terbesar dari transportasi Indonesia. Kecenderungan tersebut meningkat dari tahun ke tahun. Deputi VII Kementrian Lingkungan Hidup

Sudaryono menyatakan emisi sepeda motor juga menjadi biang keladi utama yang menjadikan kualitas udara di Pulau Jawa sebagai yang terburuk di Indonesia.

Namun permasalahan emisi ini bukan berarti tanpa upaya penanganan sama sekali. Contoh riil penanganan masalah emisi dapat dilihat pada Provinsi DKI Jakarta. Sebagai Provinsi pusat pemerintahan negara, DKI Jakarta ternyata menyimpan segudang permasalahan, diantaranya kualitas udara yang semakin buruk. Upaya perbaikan kualitas udara ini salah satunya, yaitu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan yang mewajibkan setiap kendaraan FV untuk lulus uji emisi. Dan hal ini berlaku juga bagi sepeda motor. Uji emisi tersebut mengacu kepada **Peraturan Daerah (Perda) No 2/2005 mengenai Pengendalian Pencemaran Lingkungan**.

Sumbangan emisi sepeda motor dirasa cukup mengkhawatirkan, meskipun memiliki mesin dan konsumsi BBM yang relatif kecil dibanding mobil dan kendaraan lainnya namun karena jumlahnya yang sedemikian banyak menjadi penyumbang utama emisi kendaraan bermotor.

Boros BBM

Masyarakat secara pribadi maupun berkelompok menggunakan sepeda motor dengan alasan di samping sepeda motor luwes, mudah diperoleh, irit dan lain-lain. Alasan irit menjadi salah satu sandaran mengapa masyarakat memilih menggunakannya dibanding alat transportasi lainnya seperti mobil ataupun moda angkutan umum yang biayanya besar namun tidak memberikan kepastian pelayanan cukup.

Berkaitan dengan alasan irit ini ternyata secara garis besar adalah tidak tepat. Jumlah sepeda motor yang demikian besar bila dikumulasikan ternyata menggunakan BBM yang cukup besar. Jumlah sepeda motor pada akhir tahun 2011 berkisar 80 juta unit. Jumlah tersebut kalau dikalikan dengan subsidi BBM yang diberikan pemerintah misalnya Rp. 2000 setiap liternya maka subsidi yang diserap adalah 160 milyar per hari atau setara dengan 54 triliun lebih dalam setahun.

Kondisi pertumbuhan sepeda motor akan meningkat setiap tahun, sesuai dengan

kecenderungan penggunaan sepeda motor oleh masyarakat.

Tindak Kriminal

Keberadaan sepeda motor di samping memberi dampak positif juga memberi dampak negatif. Salah satu dari dampak negatif yang dapat diamati adalah tindak kejahatan dengan menggunakan sepeda motor atau tindak kejahatan yang lain yaitu kejahatan terhadap sepeda motor itu sendiri. Kejahatan dengan menggunakan sepeda motor yang paling sering terjadi adalah penjambratan, perampokan, penodongan, tabrak lari, ugal-ugalan di jalan, balapan liar, melanggar aturan lalu lintas dan sebagainya.

Sampai saat ini memang belum ada data yang pasti berupa jumlah kejahatan yang menggunakan sepeda motor sebagai alatnya. Begitu pula jumlah kerugian yang diderita korban akibat kejahatan tersebut. Namun gejala tersebut pasti dijumpai oleh masyarakat baik dengan menyaksikan secara langsung ataupun lewat informasi pemberitaan media massa. Media televisi, koran, bahkan media on-line justru jarang absen menulis berita tersebut.

Sementara itu kejahatan terhadap sepeda motor yang sering terjadi adalah pencurian sepeda motor, perampasan, penipuan dan sebagainya.

Kedua kondisi di atas dapat dilatarbelakangi oleh banyaknya jumlah sepeda motor di samping faktor-faktor sosial ekonomi lainnya. Beberapa permasalahan yang disebabkan oleh keberadaan sepeda motor merupakan kenyataan yang terjadi dalam masyarakat yang tentunya tidak berdiri sendiri. Dalam hukum kausalitas dikemukakan bahwa setiap ada akibat mesti ada penyebabnya, begitu pula persoalan sosial yang terjadi pada masyarakat akibat keberadaan sepeda motor ada pula yang melatarbelakanginya.

Langkah Langkah Yang Diambil Pemerintah Dalam Menangani Persoalan Transportasi Yang Timbul Akibat Penggunaan Sepeda Motor

Pertumbuhan jumlah sepeda motor dan penggunaannya tidak terlepas dari tawaran dan permintaan akan sepeda motor sehingga bila diamati maka penggunaan sepeda motor yang terus tumbuh dalam hitungan tahun,

bulan bahkan setiap hari seakan menjadi tidak terkendali. Fenomena tersebut dapat dirasakan oleh masyarakat ketika mereka keluar rumah menuju jalan umum dan dapat dirasakan suasana penggunaan sepeda motor yang demikian banyak dan sangat luar biasa.

Situasi dan kondisi tersebut menimbulkan keresahan dan diskusi yang menarik baik oleh kalangan pengambil kebijakan (Pemerintah: Kementerian Perdagangan dan Industri, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kepolisian Republik Indonesia, Bank Indonesia, dan Pemerintah Daerah), para akademisi, pengusaha di bidang transportasi, dan kalangan LSM yang fokus di bidang transportasi.

Melihat perkembangan dan permasalahan yang sedemikian rupa pemerintah telah mengambil beberapa langkah/kebijakan pengaturan tentang pengendalian sepeda motor.

1. Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol;
4. Peraturan Bank Indonesia Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum;
5. Peraturan Bank Indonesia Nomor: 11/25/PBI/2009 tentang Atas Perubahan Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum;
6. Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 Perihal: Penerapan Manajemen Risiko pada Bank yang Melakukan Pemberian Kredit Pemilikan Rumah dan Kredit Kendaraan Bermotor;
7. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan;
8. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 220/PMK.010/2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri

Keuangan Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan.

Langkah Langkah Yang Diambil Pemerintah Guna Mengatur Pengendalian sepeda Motor

Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan payung hukum dalam dunia transportasi darat di Indonesia (tidak termasuk kereta api). Pengaturan yang sedemikian rupa bertujuan mewujudkan:

- a. pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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;
- b. etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

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

- a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; 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.

Edy Halomoan Gurning mengidentifikasi beberapa pihak yang terkait dalam penerapan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut :

- a. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
- b. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

- c. Urusan 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;
- d. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri;
- e. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
- f. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- g. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan pengaturan yang dikemukakan oleh Undang Undang sebenarnya semua kendaraan termasuk sepeda motor sudah diatur sedemikian rupa dan dikendalikan yang melibatkan semua pihak terkait. Hanya saja dalam pengaturan yang menyangkut sepeda motor tersebut sifatnya masih sangat umum sehingga belum menyentuh pada upaya pengendalian yang konkret.

Peraturan Pemerintah Pemerintah Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

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. Setidaknya ada 4 (empat) unsur yang terdapat dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas yaitu: keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Keamanan dalam berlalu lintas adalah keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Dalam hal ini setiap orang yang menggunakan fasilitas lalu lintas dan angkutan jalan harus aman dan terbebas dari segala hambatan dan kejahatan sehingga selamat sampai tujuan.

Oleh karena itu keselamatan merupakan salah satu unsur yang penting dalam berlalu lintas. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dapat digambarkan sebagai suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Keselamatan dapat tercapai bila masyarakat yang menggunakan lalu lintas tertib. Berdasarkan hal tersebut maka harus ada keteraturan dimana masing-masing pengendara kendaraan menggunakan hak dan kewajibannya dengan baik dan benar. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan. Suasana yang tertib dapat menimbulkan kelancaran dalam berlalu lintas.

Kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan. Pasal 2 dari peraturan pemerintah ini menegaskan bahwa:

Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

- a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
- b. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk
- c. jalan nasional;
- d. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
- e. gubernur untuk jalan provinsi;
- f. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- g. walikota untuk jalan kota.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud sebagaimana tersebut meliputi kegiatan:

- a. perencanaan;
- b. pengaturan;
- c. perekayasaan;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan

Baik dalam perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan dan pengawasan dalam penaturan pengendalian sepeda motor dapat diterapkan.

Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 yang menyempurnakan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol terdapat ketentuan yang membolehkan pengendara sepeda motor masuk jalan tol. Lebih jauh ketentuan yang membolehkan pengendara sepeda motor masuk jalan tol dikemukakan oleh Pasal 38 yang berbunyi:

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

Ketentuan yang membolehkan pengendara sepeda motor masuk jalan tol adalah bertujuan supaya semua kendaraan bermotor termasuk sepeda motor dapat memiliki akses ke jalan tol. Hal tersebut sebagai konsekuensi persamaan warga negara dalam menikmati fasilitas umum (jalan).

Peraturan Bank Indonesia Nomor: 11/25/PBI/2009 tentang Atas Perubahan Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum

Dalam konsideran Peraturan Bank Indonesia Nomor 11/25/PBI/2009 huruf a dan

huruf b dirumuskan bahwa dengan semakin kompleksnya produk dan aktivitas Bank maka risiko yang dihadapi Bank akan semakin meningkat oleh karena itu peningkatan risiko yang dihadapi Bank perlu diimbangi dengan kualitas penerapan manajemen risiko yang memadai.

Peraturan Bank Indonesia ini dimaksudkan kepada seluruh bank umum di Indonesia supaya menerapkan manajemen risiko dalam hal pengelolaan bank termasuk diantaranya dalam memberikan kredit kepada masyarakat perorangan maupun kepada korporasi. Manajemen risiko juga dipakai sebagai dasar bagi bank dalam memberikan kredit pembelian kendaraan bermotor termasuk sepeda motor. Dalam hal ini Peraturan Bank Indonesia sudah mulai mengendalikan bank dalam memberikan kreditnya.

Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 Perihal: Penerapan Manajemen Risiko pada Bank yang Melakukan Pemberian Kredit Pemilikan Rumah dan Kredit Kendaraan Bermotor

Surat Edaran BI ini dikeluarkan dengan dilatarbelakangi karena semakin meningkatnya permintaan Kredit Pemilikan Rumah (KPR) dan Kredit Kendaraan Bermotor (KKB) sehingga BI menganggap bank perlu meningkatkan kehati-hatian dalam penyaluran KPR dan KKB. Pertumbuhan KPR dan KKB yang terlalu tinggi berpotensi menimbulkan berbagai Risiko bagi bank. Sementara dari sudut pandang makroprudensial, pertumbuhan KPR yang terlalu tinggi juga dapat mendorong peningkatan harga aset properti yang tidak mencerminkan harga sebenarnya (*bubble*) sehingga dapat meningkatkan Risiko Kredit bagi bank-bank dengan eksposur kredit properti yang besar.

Oleh karena itu supaya tetap dapat menjaga perekonomian yang produktif dan mampu menghadapi tantangan sektor keuangan dimasa yang akan datang, perlu adanya kebijakan yang dapat memperkuat ketahanan sektor keuangan untuk meminimalisir sumber-sumber kerawanan yang dapat timbul, termasuk pertumbuhan KPR dan KKB yang berlebihan. Kebijakan tersebut dilakukan melalui penetapan besaran

Loan to Value (LTV) untuk KPR dan *Down Payment (DP)* untuk KKB.

Beberapa hal yang menjadi pokok pengaturan dalam Surat Edaran BI ini antara lain:

1. Pengaturan *Loan to Value (LTV)* pada KPR: *LTV* paling tinggi 70% untuk kredit kepemilikan rumah dengan kriteria tipe bangunan di atas 70 m². Pengaturan mengenai *LTV* dikecualikan terhadap KPR dalam rangka pelaksanaan program perumahan pemerintah.
2. Pengaturan uang muka kredit atau *Down Payment (DP)* pada Kredit Kendaraan Bermotor: Ketentuan Keterangan *DP* paling kurang 25% untuk pembelian kendaraan bermotor roda dua. *DP* paling kurang 30% untuk pembelian kendaraan bermotor roda empat untuk keperluan non produktif. *DP* paling kurang 20% untuk pembelian kendaraan bermotor roda empat atau lebih untuk keperluan produktif, yaitu bila memenuhi salah satu syarat : Merupakan kendaraan angkutan orang atau barang yang memiliki izin yang dikeluarkan oleh pihak berwenang untuk melakukan kegiatan usaha tertentu,
3. Rasio *LTV* untuk KPR dan besaran *DP* untuk KKB sebagaimana terdapat dalam angka 1 dan angka 2 di atas dapat disesuaikan dari waktu ke waktu sesuai dengan kondisi perekonomian Indonesia.
4. Besaran *LTV* untuk KPR dan *DP* untuk KKB sesuai Surat Edaran ini mulai diberlakukan 3 (tiga) bulan sejak berlakunya Surat Edaran (sejalan dengan pengaturan oleh Bapepam LK).
5. Besaran *LTV* untuk KPR dan *DP* untuk KKB tidak berlaku untuk kredit yang sudah mendapat persetujuan Bank sebelum berlakunya sesuai Surat Edaran ini.
6. Sanksi pelanggaran atas :
 - a. Pemberian KPR dan KKB dikenakan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 PBI Nomor 5/8/PBI/2003 tanggal 19 Mei 2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko bagi Bank Umum sebagaimana telah diubah dengan PBI Nomor 11/25/PBI/2009 tanggal 1 Juli 2009, antara lain berupa:
 - 1) Teguran tertulis;
 - 2) Penurunan tingkat kesehatan bank;

3) Pembekuan kegiatan usaha tertentu; dan/atau

4) Pencantuman anggota pengurus, pegawai Bank, dan/atau pemegang saham dalam daftar pihak-pihak yang mendapat predikat tidak lulus dalam penilaian kemampuan dan kepatutan atau dalam catatan administrasi Bank Indonesia sebagaimana diatur dalam ketentuan Bank Indonesia yang berlaku.

b. Pelanggaran atas kewajiban penyampaian penyesuaian kebijakan dan prosedur dikenakan sanksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 PBI Nomor 5/8/PBI/2003 tanggal 19 Mei 2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko bagi Bank Umum sebagaimana telah diubah dengan PBI Nomor 11/25/PBI/2009 tanggal 1 Juli 2009.

7. SE ini mulai berlaku pada tanggal 15 Maret 2012, sedangkan ketentuan mengenai besaran

Ketentuan yang diatur dalam Surat Edaran Bank Indonesia tersebut bertujuan mengatur dan mengendalikan bank-bank umum lebih hati-hati dalam memberikan kredit kepemilikan rumah dan kredit kendaraan bermotor.

Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 220/PMK.010/2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan

Peraturan Menteri Keuangan ini bertujuan meningkatkan peran perusahaan pembiayaan dalam pembangunan nasional sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 84/PMK.012/2006 tentang Perusahaan pembiayaan. Mengingat semakin tinggi permintaan pembiayaan konsumen kendaraan bermotor oleh masyarakat dan untuk mengurangi risiko pembiayaan serta meningkatkan prinsip kehati-hatian dalam penyaluran pembiayaan konsumen diperlukan pengaturan terhadap uang muka pembiayaan konsumen untuk kendaraan bermotor yang dibiayai oleh perusahaan pembiayaan konsumen.

Ketentuan Peraturan Menteri keuangan ini pada prinsipnya memberi batasan bahwa setiap pembelian kendaraan bermotor yang menggunakan fasilitas pembiayaan dari perusahaan pembiayaan maka harus mematuhi kualifikasi jumlah. Ketentuan tersebut seperti yang ditetapkan dalam Pasal 1 Peraturan Menteri keuangan RI Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan, bahwa:

- 1) Perusahaan Pembiayaan yang melakukan kegiatan usaha pembiayaan konsumen untuk kendaraan bermotor wajib menerapkan ketentuan uang muka (*down payment*) kepada konsumen sebagai berikut:
 - a. Bagi kendaraan bermotor roda dua, paling rendah 20% (dua puluh per seratus) dari harga jual kendaraan yang bersangkutan;
 - b. Bagi kendaraan bermotor roda empat yang digunakan untuk tujuan produktif, paling rendah 20% (dua puluh per seratus) dari harga jual kendaraan yang bersangkutan; atau
 - c. Bagi kendaraan bermotor roda empat yang digunakan untuk tujuan non-produktif, paling rendah 25% (dua puluh per seratus) dari harga jual kendaraan yang bersangkutan.
- 2) Kendaraan bermotor roda empat yang digunakan untuk tujuan produktif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b memenuhi kriteria paling sedikit sebagai berikut:
 - a. Merupakan kendaraan angkutan atau barang yang memiliki izin yang diterbitkan oleh pihak berwenang untuk melakukan kegiatan tertentu; atau
 - b. Diajukan oleh perorangan atau badan hukum yang memiliki izin usaha tertentu dari pihak berwenang dan digunakan untuk kegiatan usaha yang relevan dengan izin usaha yang dimiliki.
- 3) Dalam hal kendaraan bermotor roda empat tidak memenuhi salah satu kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kendaraan yang bersangkutan digolongkan sebagai kendaraan bermotor roda empat

yang digunakan untuk tujuan non-produktif.

Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan tersebut memberi ancaman administratif terhadap perusahaan pembiayaan yang tidak mematuhi ketentuan ini yaitu: surat peringatan, pembekuan izin usaha, dan/atau pencabutan izin usaha.

Sementara itu dengan dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 220/PMK.010/2012 yang mengubah Peraturan Menteri Keuangan nomor 42/PMK.010/2012 yang kelanjutannya mengatur tentang perusahaan pembiayaan yang kegiatan usahanya didasarkan pada prinsip syariah. Hanya saja pada ketentuan ini tidak mengatur tentang sepeda motor.

Bila dicermati maka semua ketentuan yang disebutkan di atas adalah dalam rangka mengatur dan mengendalikan jumlah kendaraan sepeda motor khususnya, kendaraan bermotor pada umumnya.

Gagasan Pengaturan Pengendalian Sepeda Motor Dalam Sistem Transportasi Di Masa Depan

Pertumbuhan jumlah sepeda motor yang sedemikian rupa ternyata di samping memberi pengaruh positif seperti memudahkan dalam bertransportasi karena keluwesannya juga memberi dampak negatif. Dampak negatif yang ditimbulkan antara lain kemacetan di jalan raya (semrawut), tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, besarnya sumbangan emisi sepeda motor, boros dalam penggunaan BBM, rawannya tindak kriminal dan lain sebagainya.

Meskipun sepeda motor memiliki pengaruh positif yang luar biasa namun kalau jumlahnya terlalu banyak serta tumbuh sedemikian pesatnya maka dampak negatif yang timbul tersebut akan menutupi pengaruh positif yang sudah ada. Oleh karena itu sepeda motor harus dikendalikan dengan suatu pengaturan yang menyeluruh baik dari aspek fisik dari sepeda motor, jumlahnya, prasarannya, peraturannya itu sendiri, sosialisasi/pendidikan yang berkelanjutan, dan penegakan hukumnya.

Rekayasa Fisik Sepeda Motor

Selama ini sepeda motor diminati masyarakat karena tawaran sepeda motor yang sedemikian rupa seperti bentuknya yang menarik, irit, memiliki kecepatan tinggi, luwes di jalanan (bisa menghindari dari kemacetan) dan dapat dibeli secara kredit dengan uang muka yang sangat terjangkau. Dampak dari kondisi tersebut masyarakat seakan terbantu untuk memenuhi kebutuhan transportasi.

Salah satu hal manfaat fisik dari sepeda motor di atas adalah memiliki kecepatan tinggi sehingga mudah digunakan baik untuk jarak dekat maupun jarak jauh dengan konsumsi BBM yang terjangkau. Ini pula yang mendorong picu pertumbuhan sepeda motor di samping faktor lainnya. Oleh karena itu kekuatan sepeda motor harus dibatasi.

Membatasi kecepatan sepeda motor di jalanan seperti dalam kondisi yang sekarang ini adalah tindakan yang tidak mudah, karena sepeda motor secara fisik memang memiliki potensi untuk melaju dengan kencang bahkan bisa menyamai kecepatan mobil. Hal tersebut dapat disebabkan karena besarnya jumlahnya sepeda motor, terbatasnya petugas di jalan raya, minimnya rambu lalu lintas, dan yang paling terasa adalah rendahnya kualitas kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor.

Mempertimbangkan situasi dan kondisi tersebut harus ada terobosan secara fisik untuk merekayasa kemampuan sepeda motor. Rekayasa ekstrim tersebut adalah mengurangi atau membatasi kemampuan mesin sepeda motor yang kecepatan batas maksimal tertentu, misalnya hanya memiliki kecepatan maksimal sampai dengan 50 (lima puluh) kilo meter (km) per jam. Bandingkan dengan sepeda motor sekarang memiliki kecepatan maksimal sampai 120 bahkan ada yang sampai 160 km/jam.

Rekayasa pembatasan kemampuan mesin sepeda motor dapat dilakukan setidaknya dengan 2 (dua) cara mengurangi besaran centimeter cubic (CC) mesin sepeda motor sehingga memiliki kecepatan maksimal 50 km/jam atau dengan mengubah standar mesin yang selama ini menggunakan mesin diganti dengan standar elektrik yang dayanya dari listrik/baterai.

Secara psikologis sepeda motor yang hanya memiliki kecepatan yang terbatas tersebut akan memberi pengaruh positif pada

penggunaan sepeda motor yaitu pengendara tidak bisa ngebut karena kecepatannya terbatas, tidak dijadikan sebagai pilihan transportasi jarak jauh, sungkan melanggar rambu lalu lintas, tidak mudah digunakan untuk melakukan tindak kriminal, dan mendorong masyarakat beralih kepada moda angkutan umum.

Pembatasan Jumlah Sepeda Motor

Pertumbuhan jumlah sepeda motor yang ada sekarang ini menunjukkan kondisi yang mengkhawatirkan tawaran dan permintaan yang terus meningkat memberi dampak buruk pada situasi sosial pada umumnya dan transportasi pada khususnya. Jumlah penduduk Indonesia yang besar dan terus meningkat berimplikasi positif pada permintaan sepeda motor, sehingga produsen/pemasok sepeda motor memperoleh kesempatan luas menawarkan sepeda motor terbaru.

Situasi dan kondisi tersebut harus segera diatasi yaitu dengan memberikan pembatasan pada pembuatan sepeda motor baru bagi produsen dan pemasok sepeda motor. Misalnya sepeda motor hanya boleh diproduksi dan dipasok dalam jumlah tertentu pada wilayah tertentu pula. Sedangkan untuk wilayah/daerah tertentu yang masih memerlukan jumlah besaran khusus sepeda motor dapat diproduksi/dipasok dengan jumlah yang lebih besar.

Pembatasan jumlah sepeda motor bagi pembeli (masyarakat) dapat pula dilakukan dengan pembatasan pemilikannya, misalnya dalam satu keluarga hanya dibolehkan memiliki 1 (satu) sepeda motor saja.

Di samping pembatasan jumlah sepeda motor dapat pula dilakukan pembatasan usia sepeda motor, misalnya sepeda motor hanya boleh sampai 5 (lima) tahun saja. Hal ini bisa mengurangi sumbangan emisi sepeda motor terhadap lingkungan.

Prasarana

Yang dimaksud dengan prasarana di sini adalah jalan, pabrik sepeda motor, dan bengkel sepeda motor. Jalanan sebagai prasarana dalam berlalu lintas di Indonesia sampai saat ini masih sangat minim menyediakan jalanan khusus bagi pengendara sepeda motor. Dampak dari ketidakterediaan

jalan khusus tersebut mendorong pengendara sepeda motor untuk campur dengan pengguna kendaraan lainnya. Bahkan pada saat dan waktu tertentu seperti pada jam sibuk pengendara motor menyerobot pengguna jalan lainnya yaitu jalan khusus *bus way* ataupun jalan pejalan kaki. Keadaan ini sangat tidak nyaman bagi pengendara sepeda motor dan pengguna jalan lainnya, yang bisa membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

Oleh karena itu jalan khusus perlu disiapkan bagi pengendara sepeda motor sehingga dapat tercipta ketertiban dan keadilan untuk semua pengguna jalan. Walaupun untuk mewujudkan hal ini memerlukan biaya dan waktu yang tidak sedikit. Upaya pemerintah dengan membuat jalan khusus untuk pengendara sepeda motor di jalan tol adalah langkah positif, namun untuk jangka panjang dalam rangka melakukan pembatasan jumlah sepeda motor dan pembatasan kecepatan sepeda motor menjadi tidak tepat.

Pabrik dan bengkel sepeda motor adalah suatu paket unit yang tidak terpisahkan. Guna mengubah perilaku masyarakat pada penggunaan sepeda motor maka pabrik yang memproduksi sepeda motor harus mengubah visi dan misinya dari berlomba menciptakan sepeda motor yang memiliki kecepatan tinggi kepada sepeda motor yang memiliki kecepatan sangat terbatas. Begitu pula bengkel sepeda motor pun harus diberi kemampuan memodifikasi sepeda motor yang ada menjadi sepeda motor yang memiliki kecepatan terbatas, serta pembekalan pada sepeda motor baru dengan kecepatan yang terbatas. Pembekalan kemampuan ini terutama pada keahlian perbaikan terhadap sepeda motor yang menggunakan tenaga listrik/baterai.

Pabrik dan bengkel sepeda motor adalah sub sistem yang perannya cukup besar guna mendukung perubahan perilaku pengendara sepeda motor. Sepeda motor yang diciptakan dengan keterbatasan yang sedemikian rupa, dan direkayasa oleh bengkel akan melahirkan sepeda motor-sepeda motor yang aman untuk dikendarai baik bagi diri sendiri maupun pengendara kendaraan lainnya.

Regulasi Pada Sepeda Motor

Pemerintah harus segera turun tangan menangani permasalahan yang ditimbulkan oleh keberadaan sepeda motor yakni dengan membuat regulasi yang tepat dengan situasi dan kondisi sekarang serta di masa yang akan datang.

Sepeda motor keberadaannya harus diatur dan dikendalikan sehingga bisa digunakan secara beriringan dengan kendaraan lainnya. Regulasi yang dimaksudkan adalah menetapkan bahwa sepeda motor harus dibatasi jumlahnya sehingga bisa terkendali penggunaannya. Pemerintah harus membuat peraturan yang menyeluruh baik untuk produsen/pemasok sepeda motor, bengkelnya, cara memperoleh sepeda motor, maupun penggunaannya di jalan raya.

Pabrik/pemasok sepeda motor harus dibatasi baik dalam jumlah produksinya/pasokannya dan kualitas sepeda motor tersebut. Hal yang utama di samping unsur keselamatan maka kecepatan sepeda motor menjadi pertimbangan bagi pengguna sepeda motor. Oleh karena itu pemerintah harus mengeluarkan regulasi bahwa kecepatan sepeda motor harus dibatasi. Regulasi ini juga berlaku pada bengkel-bengkel sepeda motor, mereka harus didukung untuk memperoleh *skill* membatasi kecepatan sepeda motor dan dapat mengubah kecepatan sepeda motor menjadi lebih terbatas. Dukungan kepada bengkel sepeda motor bukan hanya mengubah kecepatan sepeda motor, yang tidak kalah pentingnya adalah melarang pengelola bengkel untuk mengubah sepeda motor memiliki kecepatan yang lebih tinggi dari standar yang ada.

Sosialisasi/Pendidikan yang Berkelanjutan

Program-program yang sudah dibuat oleh pemerintah harus disosialisasikan kepada masyarakat supaya masyarakat tahu bahwa pemerintah telah membuat kebijakan terkait dengan pengaturan dan pengendalian sepeda motor. Suatu peraturan dan program yang baik harus disosialisasikan ke seluruh masyarakat sehingga menjadi kegiatan pendidikan yang berkelanjutan. Kegiatan sosialisasi dan pendidikan tersebut di samping merupakan upaya pemerintah juga harus melibatkan unsur masyarakat seperti sekolah, perguruan tinggi,

lembaga swadaya masyarakat (LSM) yang peduli pada permasalahan transportasi, organisasi masyarakat dan perorangan yang memiliki respon positif pada permasalahan sepeda motor dan transportasi.

Sosialisasi secara efektif dapat dimulai sejak usia dini melalui sekolah sampai perguruan tinggi. Di samping itu sosialisasi dapat juga dilakukan melalui media massa seperti koran, internet, telepon seluler, dan televisi. Hal tersebut bila dilakukan secara sungguh-sungguh dan berkelanjutan maka akan menghasilkan kesadaran yang baik terhadap masyarakat.

Penegakan Hukumnya

Salah satu hal yang lemah di Indonesia adalah penegakan hukum pada hampir semua level peraturan perundang-undangan terutama dalam aspek transportasi.

Penegakan hukum merupakan sisi lemah dalam transportasi baik pada penerapan hukum di jalan raya maupun dalam hal pemberian izin pembuatan dan peningkatan spesifikasi kecepatan sepeda motor. Sampai saat ini hampir tidak dapat dipungkiri bahwa instansi terkait yang menerbitkan izin produksi dengan peningkatan kecepatan yang lebih tinggi pada sepeda motor belum benar-benar menerapkan asas manajemen risiko sepeda motor yang memiliki kecepatan tinggi. Bahkan kecenderungan pabrikan menghasilkan sepeda motor dengan kecepatan tinggi hampir tidak terkendali.

Justru penegakan hukum yang paling terlihat kelemahannya adalah di jalan raya. Petugas masih mau "*berdamai*" dengan pengendara sepeda motor yang melanggar undang-undang lalu lintas. Hal ini justru menjadi picu bagi pengendara sepeda motor untuk tidak patuh pada peraturan lalu lintas, terutama ketika petugas tidak berada di tempat.

Oleh karena itu sepeda motor dapat diatur kendalinya setidaknya melalui rekayasa fisik sepeda motor, pembatasan jumlah sepeda motor, pembenahan prasarana sepeda motor yang meliputi pembenahan pabrik dan bengkel sepeda motor serta jalan khusus sepeda motor, peraturan yang tegas dalam hal produksi dan peredaran sepeda motor, dan sosialisasi/pendidikan yang berkelanjutan kepada masyarakat mengenai penggunaan

sepeda motor disertai dengan penegakan hukum yang benar.

Kesimpulan

Masalah-masalah yang ditimbulkan oleh penggunaan sepeda motor yaitu timbulnya kemacetan lalu lintas, kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, boros penggunaan bahan bakar minyak (BBM), penyumbang emisi (polusi), dan tindak kejahatan. Dalam menangani persoalan yang ditimbulkan oleh penggunaan sepeda motor pemerintah telah melakukan langkah-langkah strategis yaitu menerbitkan peraturan perundang-undangan, antara lain:

- 1) Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol;
- 4) Peraturan Bank Indonesia Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum;
- 5) Peraturan Bank Indonesia Nomor: 11/25/PBI/2009 tentang Atas Perubahan Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum;
- 6) Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 Perihal: Penerapan Manajemen Risiko pada Bank yang Melakukan Pemberian Kredit Pemilikan Rumah dan Kredit Kendaraan Bermotor;
- 7) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan; dan
- 8) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 220/PMK.010/2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan.

Mengingat apa yang dilakukan oleh pemerintah belum memberikan dampak yang signifikan maka gagasan yang untuk mengendalikan pertumbuhan dan penggunaan sepeda motor. Oleh karena itu penulis menggagas supaya pertumbuhan dan penggunaan sepeda motor supaya diatur pengendaliannya yaitu dengan cara:

- 1) Rekayasa Fisik Sepeda Motor;
- 2) Pembatasan Jumlah Sepeda Motor;
- 3) Prasarana;
- 4) Regulasi Pada Sepeda Motor;
- 5) Sosialisasi/Pendidikan yang Berkelanjutan; dan
- 6) Penegakan Hukumnya.

Mengingat pertumbuhan dan penggunaan sepeda motor yang terus meningkat dan hampir tidak dapat dikendalikan maka pemerintah harus mengambil langkah-langkah yang konstruktif dan tegas yaitu dengan mengurangi kemampuan tenaga sepeda motor terutama kecepatannya. Di samping harganya pembeliannya yang terjangkau maka kecepatan sepeda motor yang nyaris dapat menyamai atau bahkan melebihi kecepatan mobil menjadi daya tarik sendiri bagi masyarakat untuk menggunakan sepeda motor.

1. Perbaiki sarana dan prasarana yang mendukung angkutan umum sehingga masyarakat lebih tertarik pada angkutan umum daripada menggunakan sepeda motor.
2. Terapkan tindakan tegas terhadap siapa saja yang melanggar segala ketentuan yang dikeluarkan pemerintah dalam mengatur dan mengendalikan pertumbuhan dan penggunaan sepeda motor baik terhadap institusi pemerintah, pelaku usaha dan masyarakat pengguna sepeda motor.

Daftar Pustaka

- Clarence L Banrnhart dan Robert K. Banhart. *The World Book Dictionary*. Chicago, London, Paris, Tokyo, Toronto: Doubleday Company Inc, 1981.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1988.
- Heru Sutomo. Rangkuman makalah *Gambaran Transportasi Umum di Jakarta*, pembicara pada Stadium Generale bertema "Sustainable Transportation System in DKI Jakarta". Jepang: Nagoya University, 2007.
- Johnny Ibrahim. *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing, 2005.
- Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI). Disampaikan dalam Press Release "Upaya Membangun Wacana Publik Dalam Penyediaan Layanan Transportasi yang Berkelanjutan". Jakarta: tanpa penerbit, 2004.
- Peraturan Bank Indonesia Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum.
- Peraturan Bank Inonesia Nomor: 11/25/PBI/2009 tentang Atas Perubahan Nomor: 5/8/PBI/2003 tentang Penerapan Manajemen Risiko Bagi Bank Umum.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 220/PMK.010/2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Pembiayaan.
- Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 39/M-DAG/PER/10/2010 tentang Ketentuan Impor Barang Jadi oleh Produsen
- Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Mnajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Soerjono Soekanto. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003.

Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 14/10/DPNP tanggal 15 Maret 2012 Perihal: Penerapan Manajemen Risiko pada Bank yang Melakukan Pemberian Kredit Pemilikan Rumah dan Kredit Kendaraan Bermotor.

Undang undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.