

ANALISIS KEBIJAKAN MENYANGKUT PENGATURAN, PENGUNAAN DAN PENGENDALIAN SEPEDA MOTOR DI INDONESIA

Kami Hari Basuki¹, Bambang Riyanto¹

Diterima 13 April 2009

ABSTRACT

Motorcycle is popular transport moda in Indonesia. In 2008, population of motorcycle was about 37 million in there was approximately 47 million motor vehicle. It makes high composition of motorcycle in traffic flow. It is shown more than 75%. Based on this case, analysis of motorcycle growth effect is needed to solve traffic problems included transport policy. The aim this research is analysis of transport policy in term of motorcycle uses by private transportation in commuter pattern. Government has no policy to control motor cycle growth. Transport department has many problems to control urban traffic. In the other hand, urban transports improve mass public transport. It is make dilemma, how to control fast, comfort and accessible transport like motor cycle, or cheap and safe transport used to bus. It needs policy to make proportional transportation uses. Methodology analysis to be considered motor cycle policy is descriptive analysis of motor cycle population. Collecting any policy about motor cycle is important thing to found miss control case in traffic management system. Goal of this research is representation of motorcycle choice case can see incentive and disincentive approach to control motor cycle growth. The conclusion of this research is make public policy for motor cycle to manage urban traffic in Indonesia Cities. Intentionally, motorcycle composition in traffic flow can decrease or increase depends on user behaviour and moda attribute changes with public service policy.

Keywords : *Descriptive analysis, motorcycle, policy*

ABSTRAK

Sepeda motor adalah kendaraan yang populer d Indonesia. Populasi sepeda motor di Indonesia pada tahun 2008 tercatat 37 juta lebih diantara 47 juta kendaraan bermotor yang ada. Hal ini mengakibatkan kondisi komposisi lalu lintas sepeda motor yang dominant di jalan raya. yang menunjukkan nilai lebih dari 75%. Berdasarkan kondisi di atas, .perlu adanya analisis dampak yang diakibatkan adanya pertumbuhan sepeda motor serta pemecahan masalah meliputi juga kebijakan transportasi. Tujuan dari

¹ Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto SH, Tembalang Semarang
Email : basuki.kh@gmail.com ; Hp ; 081325736337; (024) 70770850

studi ini adalah Analisis Kebijakan Transportasi dalam penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan pribadi dalam pola perjalanan bolak-balik (commuter). Pemerintah tidak memiliki kebijakan pengendalian pertumbuhan sepeda motor. Metodologi analisis yang digunakan sebagai pertimbangan pembuatan kebijakan transportasi menyangkut sepeda motor adalah analisis deskriptif analitis menyangkut karakteristik moda, pengguna dan utilitasnya, termasuk di dalamnya adalah karakteristik jaringan jalan perkotaan. Hasil dari studi ini menunjukkan bahwa pemilihan penggunaan sepeda motor dapat diberlakukan pola insentive dan disinsentive sebagai pendekatan kebijakan dalam pengendalian pertumbuhan sepeda motor. Kesimpulan dari studi ini adalah pembuatan kebijakan dalam pengendalian sepeda motor adalah hal penting sehingga lalulintas diperkotaan dapat dikelola secara baik di kota-kota di Indonesia. Menjadi perhatian khusus bagi kita bahwa komposisi lalulintas sepeda motor di jalan raya dapat ditingkatkan atau dikurangi tergantung dari perilaku pengguna, perubahan karakteristik moda sepeda motor dan pembuatan kebijakan pelayanan umum.

Kata kunci :: Analisis Deskriptif, Sepeda Motor, Kebijakan Transportasi

PENDAHULUAN

Di seluruh Indonesia, komposisi sepeda motor adalah yang terbesar terhadap jumlah kendaraan bermotor lainnya, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya:

1. sepeda motor merupakan alat transportasi alternatif di pedesaan dan perkotaan yang harganya terjangkau masyarakat luas.
2. adanya kemudahan yang ditawarkan oleh lembaga pembiayaan kepada masyarakat untuk membeli sepeda motor, seperti cicilan dengan bunga ringan atau tanpa uang muka.
3. pada kurun waktu sebelum kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM), tingkat ekonomi dan daya beli masyarakat cukup baik sehingga mendorong kenaikan penjualan sepeda motor yang mencapai 30% selama 5 tahun terakhir ini (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia – AISI, 2005).

Berdasarkan hasil inventarisasi data sekunder dari Tahun 1997 sampai

dengan Tahun 2007 didapat data bahwa, kendaraan roda dua di Indonesia mengalami pertumbuhan secara kuantitas yang cukup signifikan. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1 dan Gambar 1.

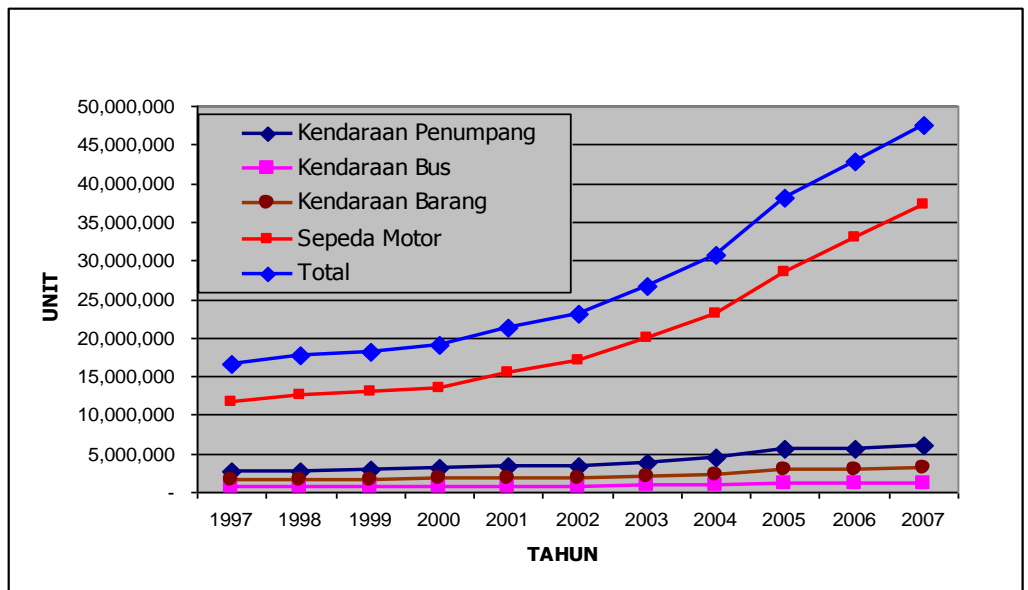
Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat ditarik beberapa inti permasalahan umum berkaitan dengan penggunaan sepeda motor. Permasalahan tersebut adalah:

1. Dipandang dari sektor industri, hal ini memberikan perkembangan ekonomi, sebaliknya dari sektor transportasi hal tersebut menambah kepadatan lalulintas dan kemacetan.
2. Peningkatan sepeda motor memberikan indikasi bahwa sebagian masyarakat beralih ke sepeda motor.
3. Belum ada Kebijakan pemerintah dalam mendukung pemanfaatan angkutan umum dan pengendalian jumlah sepeda motor.

Tabel 1. Angka Pertumbuhan Kendaraan Roda Dua di Indonesia

Tahun	Kendaraan Penumpang	Kendaraan Bus	Kendaraan Barang	Sepeda Motor	Total
1997	2,639,523	611,402	1,548,397	11,735,797	16,535,119
1998	2,769,375	626,680	1,586,721	12,628,991	17,611,767
1999	2,897,803	644,667	1,628,531	13,053,148	18,224,149
2000	3,038,913	666,280	1,707,134	13,563,017	18,975,344
2001	3,261,807	687,770	1,759,547	15,492,148	21,201,272
2002	3,403,433	714,222	1,865,398	17,002,140	22,985,193
2003	3,885,228	798,079	2,047,022	19,976,376	26,706,705
2004	4,464,281	933,199	2,315,779	23,055,834	30,769,093
2005	5,494,034	1,184,918	2,920,828	28,556,498	38,156,278
2006	5,716,421	1,186,479	3,015,784	32,983,840	42,902,524
2007	5,992,350	1,188,416	3,133,602	37,192,768	47,507,136

Sumber : Polri, Gaikindo, AISI, Tahun 1997-2007



Sumber : Hasil Interpretasi Data dari Polri, Gaikindo, AISI, Tahun 1997-2007

Gambar 1. Grafik Angka Pertumbuhan Kendaraan (Roda 2, Penumpang, Bus, serta Kendaraan Barang) di Indonesia Tahun 1997-2007

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi permasalahan-permasalahan berkaitan dengan transportasi serta melihat fenomena peningkatan penggunaan sepeda motor dari sisi pengguna kendaraan. Kemudian menentukan faktor-faktor yang berpengaruh sehingga dapat menganalisis kebijakan yang sudah ada, serta pengembangan produk kebijakan untuk mengendalikan pertumbuhan sepeda motor.

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan karakteristik pertumbuhan sepeda motor.
2. Melakukan analisis pada kebijakan penyelenggaraan lalulintas sepeda motor.
3. Memberikan arahan untuk mengembangkan produk kebijakan berkaitan pengaturan sepeda motor.

Kajian Pustaka

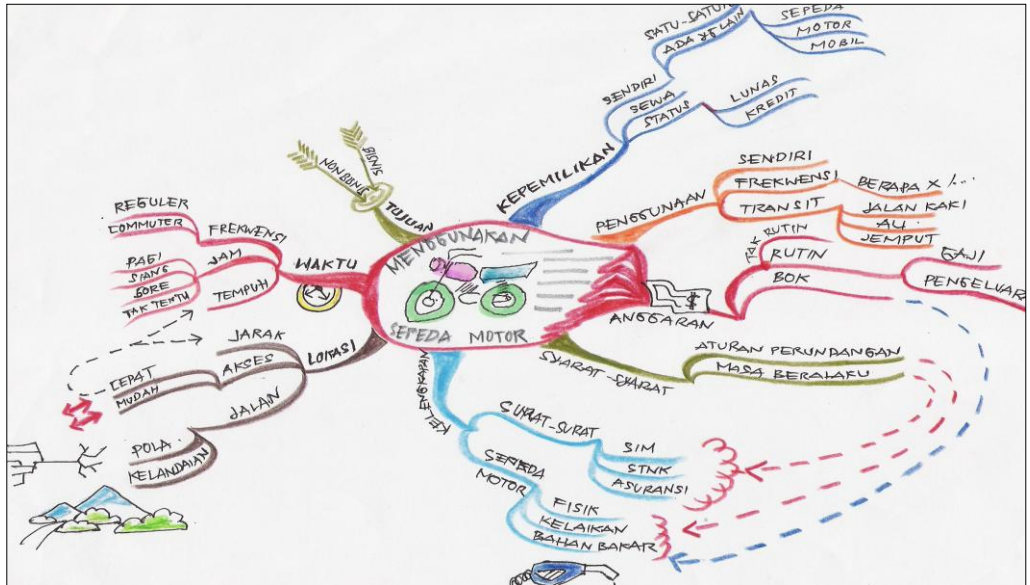
Studi ini merupakan rekomendasi dari studi pendahulunya yaitu "Kajian Pertumbuhan dan Pemberdayaan Kendaraan Roda Dua (Sepeda Motor)" yang merupakan salah satu program aksi pada tahap pertama dalam kelompok kegiatan manajemen lalu lintas. Kegiatan manajemen lalu lintas ini merupakan kegiatan teknis untuk menangani dampak kendaraan roda dua yang secara langsung ditangani oleh Departemen Perhubungan.

Studi Kajian Dampak Pertumbuhan dan Pemberdayaan Kendaraan Roda Dua (Sepeda Motor) mengusulkan beberapa pengembangan kebijakan sepeda motor di DKI Jakarta seperti tertuang dalam Tabel 2.

Tabel 2. Usulan Pengembangan Kebijakan Sepeda Motor DKI Jakarta

No	Latar Belakang Kebijakan	Pelaksanaan Kebijakan	Instrumen Kebijakan
1	Kemacetan lalu lintas	Melakukan manajemen lalu lintas	Lajur khusus Lajur kiri
2	Kecelakaan lalu lintas yang tinggi dan <i>black spot area</i>	Tindakan preventif untuk meningkatkan keselamatan berkendara (<i>road safety</i>)	Penggunaan helm Lampu di siang hari
3	Kemacetan dan tingkat kecelakaan di kawasan tertentu	Pembatasan akses Sepeda Motor (menurunkan penyediaan jalan raya)	Pembatasan tempat parkir Pelarangan masuk
4	Kesemrawutan dan tingkat kecelakaan yang tinggi di persimpangan	Melakukan manajemen lalu lintas di persimpangan	Pembatasan kecepatan Pengaturan waktu siklus dengan menambah fase khusus untuk sepeda motor Menyediakan tempat antrian khusus sepeda motor di persimpangan.

Sumber: *Studi Kajian Dampak Pertumbuhan dan Pemberdayaan Kendaraan Roda Dua (Sepeda Motor)*, Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2007



Sumber: Kami Hari Basuki, 2008

Gambar 2. Mind Map Sepeda Motor

PENDEKATAN DAN METODOLOGI

Untuk mendapatkan banyak informasi, juga dibuat *mind map* sepeda motor sehingga berbagai permasalahan yang terkait dapat dipetakan. Kerangka pikiran utama dalam *mind map* sepeda motor terdiri dari tujuan, kepemilikan, penggunaan, waktu, lokasi kelengkapan, syarat-syarat dan anggaran. Berikut *mind map* sepeda motor:

1. Kinerja jalan menurun, macet sehingga biaya transport menjadi tinggi.
2. Meningkatnya industri dan perdagangan sepeda motor, tidak dapat dipungkiri bahwa pertumbuhan permintaan sepeda motor meningkatkan perkembangan ekonomi dari sektor industri perakitan dan perdagangan sepeda motor.
3. Jangkauan sepeda motor mampu menembus wilayah suburban dan pengembangan baru, sehingga pelayanan transportasi terlayani dari moda ini. Di Indonesia, sepeda motor digunakan oleh masyarakat sebagai layanan jasa transportasi ilegal yang disebut "ojek".
4. Pilihan penggunaan sepeda motor akan meningkatkan jumlah kendaraan yang berlalulintas sehingga potensi konflik juga menjadi lebih besar. Tidak dapat dipungkiri juga bahwa tingkat kecelakaan sepeda motor cukup besar.
5. Tinjauan terhadap deregulasi dan kebijakan yang ada apakah cukup memadai.

ANALISIS

Kebijakan Penunjang Penggunaan Angkutan Umum Yang Berkaitan Dengan Operasional Sepeda Motor

Kebijakan penunjang penggunaan angkutan umum penumpang pada tiap ruas jalan, dalam hal ini wilayah Provinsi DKI Jakarta sebagai wilayah studi pengamatan, meliputi kebijakan pengaturan penempatan kawasan parkir kendaraan bermotor roda dua dan rancangan pengembangan jalur dan lajur khusus bagi kendaraan bermotor roda dua termasuk juga didalamnya adalah perambuan.

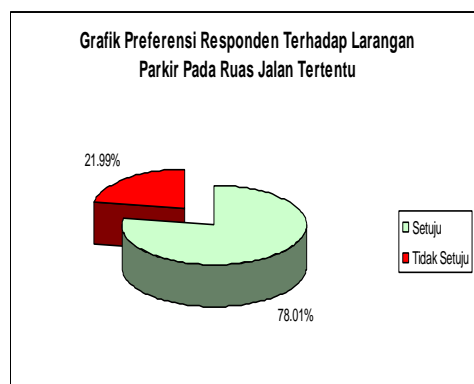
Kebijakan Pengaturan Perparkiran Bagi Kendaraan Bermotor Roda Dua

Kebijakan pengaturan penempatan kawasan parkir kendaraan bermotor roda dua dikembangkan pada beberapa lokasi yang memiliki potensi strategis, sebagai berikut :

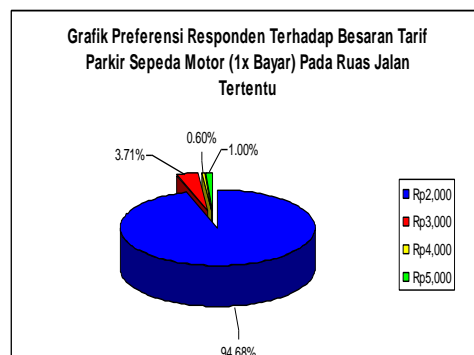
1. Lokasi akhir perhentian *busway*.
2. Lokasi simpul akhir perhentian moda angkutan umum penumpang, seperti;
 - a. Titik simpul lokasi stasiun.
 - b. Titik simpul lokasi Terminal.

Larangan parkir pada ruas jalan tertentu, seperti ruas jalan arteri dilakukan untuk mengurangi tingkat hambatan samping pada ruas jalan tertentu. Kebijakan ini merujuk pada hasil interpretasi survei lapangan bahwa 78% responden menyatakan setuju tidak diizinkan lokasi-lokasi parkir pada badan jalan di ruas jalan tertentu. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada hasil identifikasi berdasarkan preferensi masyarakat pada Gambar 3.

Berdasarkan hasil kajian Pengenaan tariff parkir yang telah dilakukan, serta diinterpretasikan dari preferensi masyarakat di Provinsi DKI Jakarta, maka kemampuan masyarakat membayar tarif parkir adalah sejumlah Rp. 2.000,- yang dinyatakan dengan kesediaan masyarakat sebesar 94,68%. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 3. Grafik Preferensi Responden Terhadap Larangan Parkir Pada Ruas Jalan Tertentu



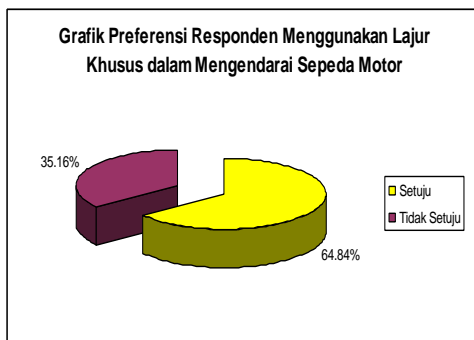
Gambar 4. Grafik Preferensi Responden Terhadap Besaran Tarif Parkir yang Dapat Dikenakan Kepada Masyarakat

Rancangan Pengembangan Jalur dan Lajur Khusus Bagi Kendaraan Bermotor Roda Dua (Perambuan)

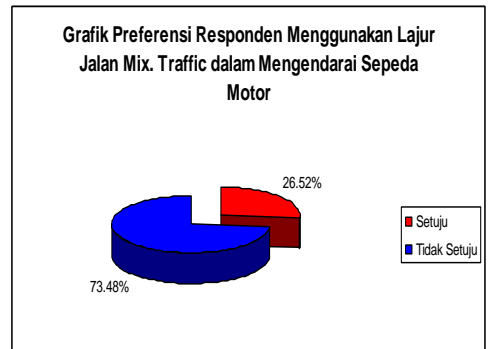
Lajur khusus yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda dua paling tidak memiliki syarat bahwa ruas jalan yang akan dibangun lajur khusus minimal memiliki 4 lajur.

Merujuk pada preferensi masyarakat dimana terdapat sejumlah 64,84% responden yang telah menyatakan setuju terhadap penggunaan lajur khusus bagi kendaraan bermotor roda dua di Provinsi DKI Jakarta. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.

Pembahasan mengenai mix traffic atau percampuran arus lalu lintas ini tentunya didukung oleh pendapat responden yang menyatakan tidak setuju sejumlah 73,48% apabila pengendara kendaraan bermotor roda dua menggunakan jalur atau lajur yang mengalami percampuran arus lalu lintas. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 6.

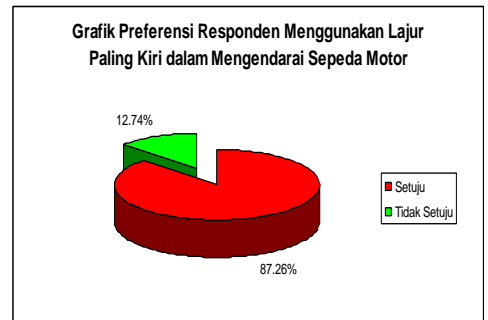


Gambar 5. Grafik Preferensi Responden Menggunakan Lajur Khusus Bagi Kendaraan Bermotor Roda Dua



Gambar 6. Grafik Preferensi Responden Menggunakan Lajur Jalan Mix Traffic Dalam Mengendarai Kendaraan Bermotor Roda Dua

Namun keberadaan kendaraan bermotor roda dua memerlukan penanganan melalui pemberlakuan kebijakan pada tiap-tiap ruas jalan bahwa kendaraan bermotor roda dua harus menggunakan lajur paling kiri. Hal ini didasarkan pula oleh hasil kajian preferensi masyarakat dalam bentuk sampel respinden yang menyatakan bahwa sejumlah 87,26% responden menyatakan setuju. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Grafik Preferensi Responden Menggunakan Lajur Paling Kiri Dalam Mengendarai Kendaraan Bermotor Roda Dua

Kebijakan Operasional Pengendara Sepeda Motor

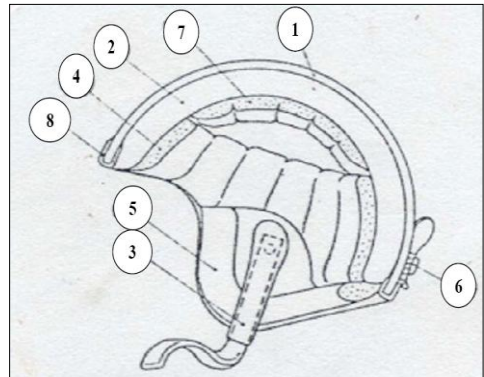
Operasional pengendara sepeda motor atau kendaraan bermotor roda dua, tentunya harus dilakukan standarisasi terhadap peralatan yang digunakan, serta pemberian kebijakan tambahan yang berupa insentif maupun disinsentif. Disamping kebijakan mampu menekan laju pertumbuhan kendaraan bermotor roda dua, kebijakan juga dapat memberikan insentif dalam bentuk kemudahan maupun kenyamanan dan keamanan dalam berkendara kepada masyarakat secara umum.

Alat kelengkapan berkendara untuk kendaraan bermotor roda dua, terdiri dari beberapa jenis, meliputi helm, jaket, sepatu, sarung tangan, serta sepeda motor itu sendiri. Namun secara spesifik pengaturan alat kelengkapan berkendara menggunakan kendaraan bermotor roda dua didefinisikan berdasarkan standar kelayakan atas bahan/material yang digunakan, konstruksi dan bentuk, kekuatan serta warna.

Helm wajib digunakan untuk memberikan keamanan dalam berkendara, serta mengurangi resiko yang lebih fatal akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan hasil olah data berdasarkan preferensi masyarakat, dimana 97,11% responden yang mewakili menyatakan setuju terhadap kewajiban dan keharusan menggunakan helm dalam mengendarai kendaraan bermotor roda dua.

Pengendara kendaraan bermotor roda dua diwajibkan menggunakan helm berwarna cerah dan menyala sepanjang

melakukan perjalanan dengan mengendarai kendaraan bermotor roda dua.



Sumber : Standar Nasional Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua (SNI-1811-2007)

Gambar 8. Konstruksi Bagian Standar Helm Terbuka (*Open Face*)

Penggunaan jaket dan rompi bagi pengendara kendaraan bermotor merupakan salah satu aspek yang penting bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua, namun kewajiban penggunaannya perlu diatur sedemikian rupa sehingga memberikan fungsi optimal, yaitu keselamatan dalam berkendara. Berdasarkan hasil kajian terhadap preferensi masyarakat terdapat 91,75% responden yang mewakili responden menyatakan setuju jaket digunakan sebagai salah satu unsur peralatan dalam berkendara.

Jaket atau rompi pelindung dengan warna cerah menyala yang dimaksudkan memberikan identitas pengendara kendaraan bermotor roda dua ini hanya diwajibkan digunakan pada malam hari.

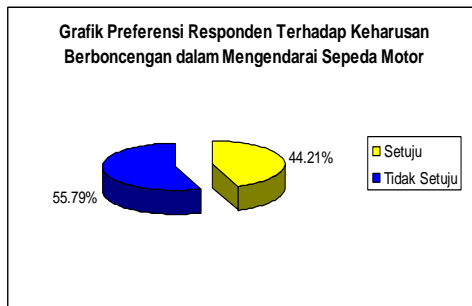
Kebijakan Tingkat Okupansi Kendaraan

Tingkat okupansi kendaraan roda dua di wilayah studi saat ini dikategorikan kedalam 2 (dua) jenis, yaitu :

- a. Berboncengan;
- b. Tidak Berboncengan.

Tingkat okupansi kendaraan bermotor roda dua untuk yang berboncengan adalah sebanyak 18% dan untuk yang tidak berboncengan sebanyak 82% berdasarkan hasil survei *road side interview* yang telah dilakukan. Data hasil *road side interview* tersebut didukung juga oleh preferensi masyarakat sejumlah 55,79% yang menyatakan ketidak setuju apabila penggunaan kendaraan bermotor roda dua harus berboncengan. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 9.

Secara lebih jelasnya penerapan kebijakan okupansi kendaraan yang dapat diambil dapat di lihat pada Tabel 3.



Gambar 9. Grafik Preferensi Responden Terhadap Tingkat Okupansi Kendaraan Bermotor

Kebijakan Pembatasan Usia dalam Berkendara

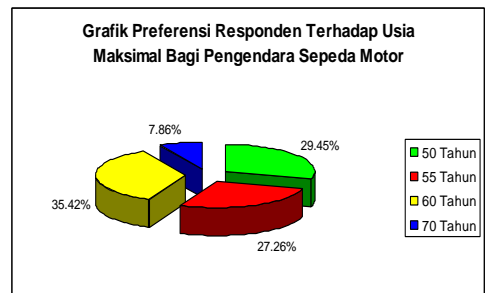
Kebijakan pembatasan usia maksimal bagi pengendara kendaraan bermotor

roda dua adalah 60 Tahun. Pembatasan ini didasarkan pada hasil kajian inventarisasi data dan pengamatan, serta pernyataan masyarakat yang diwakilkan oleh sejumlah 35,42% responden. Pembatasan usia maksimal dalam berkendara ini tentunya bertujuan untuk memberikan aspek keselamatan dalam berkendara untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Secara lebih jelasnya preferensi masyarakat terhadap pembatasan usia maksimal bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua dapat dilihat pada Gambar 10.

Kebijakan Pengembangan Electronics Road Price

Kebijakan pengembangan *Electronics Road Price* pada beberapa ruas jalan di wilayah wilayah perkotaan khususnya ibukota Jakarta ditujukan untuk :

- a. Memberikan pengaruh signifikan terhadap perpindahan moda dari penggunaan kendaraan bermotor roda dua menjadi menggunakan angkutan umum masal;



Gambar 10. Grafik Preferensi Responden Terhadap Usia Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 3. Penerapan Kebijakan Tingkat Okupansi Kendaraan Bermotor Roda Dua

No.	Tingkat Okupansi	Tujuan Perjalanan
1.	(1) atau melakukan perjalanan sendiri	Waktu dan tujuan perjalanan apabila berbeda dalam satu keluarga
2.	(2) atau melakukan perjalanan 2 (dua) orang dengan berboncengan	Waktu dan tujuan perjalanan sama
3.	(2) atau melakukan perjalanan 2 (dua) orang dengan berboncengan	Waktu perjalanan sama dan tujuan perjalanan sama pada beberapa rute yang dimulai dari awal perjalanan, namun berbeda di akhir perjalanan atau tujuan perjalanan, sehingga memiliki potensi transit bagi salah satu pengendara atau kedua pengendara kendaraan bermotor roda dua.

- b. Menekan pertumbuhan kendaraan bermotor roda dua di kawasan perkotaan;
- c. Mengembangkan dan mengoptimalkan fungsi angkutan umum masal;
- d. Meningkatkan kinerja ruas jalan tertentu yang sebelumnya mengalami permasalahan lalu lintas seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor di perkotaan;
- e. Meningkatkan pajak pendapatan yang dapat digunakan untuk memberikan subsidi terhadap pengembangan Angkutan Umum Masal;

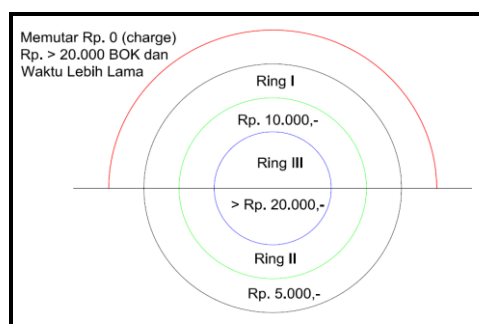
Kebijakan pengenaan tarif kepada pengendara kendaraan bermotor roda dua ini mengacu kepada hasil kajian terhadap preferensi masyarakat yang menyatakan bahwa 65,10% responden memberikan pernyataan setuju apabila kendaraan bermotor roda dua tidak diizinkan untuk melewati ruas jalan tertentu. Berdasarkan hasil kajian tersebut, maka dapat diambil kesimpulan bahwa pengendara kendaraan bermotor harus melewati ruas-ruas

jalan yang telah ditentukan dan ditetapkan oleh pemerintah. Dalam arti bahwa akan terjadi pola perpindahan rute bagi kendaraan bermotor yang akan menuju lokasi tertentu.

Kebijakan demikian tentunya harus diimbangi dengan pengaturan ruas-ruas jalan yang diizinkan dan tidak diizinkan untuk dilewati kendaraan bermotor roda dua. Syarat dan ketentuan yang diberlakukan adalah melalui pengenaan tarif kepada pengguna kendaraan bermotor roda dua jika melalui rute pada ruas jalan yang diberlakukan kebijakan *electronics road pricing*. Namun tarif tidak akan dikenakan apabila pengguna kendaraan bermotor roda dua melalui rute lain yang tidak dikenakan kebijakan *Electronics road pricing*.

Mekanisme pemberlakuan tarif ini didasarkan pada hasil kajian mengenai perhitungan nilai indeks sensitifitas berdasarkan nilai waktu dan biaya yang disesuaikan dengan tujuan utama pemberlakuan *electronics road price* adalah memberikan beban kepada pengguna kendaraan roda dua agar

berpindah moda menggunakan angkutan umum masal (lihat Gambar 11). Mekanisme pemberlakuan *Electronics Road Price* pada ruas-ruas jalan tertentu di Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada Gambar 11.



Gambar 11. Mekanisme Pemberlakuan *Electronics Road Price*

Kebijakan Fiskal

Kebijakan fiskal untuk kendaraan bermotor roda dua diberlakukan pada beberapa ketentuan mengenai umur kendaraan bermotor roda dua, pemberian cash back bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua, serta pajak kendaraan bermotor roda dua.

Pemberlakuan kebijakan pada mekanisme pajak kendaraan bermotor roda dua dikelompokkan menjadi 3 bagian, meliputi pajak kepemilikan kendaraan bermotor roda dua, pajak ekspor-impor, serta pajak uji emisi.

Pajak kepemilikan kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor ini dikategorikan kedalam beberapa ukuran berdasarkan umur sepeda motor yang akan semakin meningkat/mahal apabila umur sepeda motor semakin tua. Hal ini dilakukan untuk mengurangi tingkat

polusi udara akibat emisi gas buang yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor roda dua yang akan mengalami penurunan tingkat kesempurnaannya dalam pembakaran apabila umur kendaraan bermotor tersebut semakin tua. Dalam arti bahwa kendaraan yang berumur diatas 10 (sepuluh) tahun diizinkan untuk beroperasi dengan syarat dikenakan beban pajak yang lebih tinggi dan akan semakin tinggi setiap tahunnya. Adapun pengaturan umur kendaraan bermotor roda dua berdasarkan tahun operasional kemudian secara lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.

Berdasarkan Tabel 4 maka dapat disimpulkan bahwa target operasi kendaraan bermotor roda dua mulai Tahun 2009 sampai dengan Tahun 2010 adalah per 10 tahun kebelakang, sedangkan Tahun 2011 sampai dengan sampai dengan Tahun 2005 adalah per 5 tahun kebelakang dan Tahun 2012 sampai dengan Tahun 2013 adalah per 3 tahun kebelakang. Untuk Tahun 2013 sampai dengan Tahun 2016 dan seterusnya pemberlakuan operasi kendaraan bermotor roda dua ditargetkan untuk kendaraan yang berumur sampai dengan 5 tahun dari umur Tahun operasi per setiap Tahunnya.

Tabel 4. Umur Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tahun	Umur Sepeda Motor
2009	< 1980
2010	< 1990
2011	< 2000
2012	< 2005
2013	< 2008
2014	< 2009
2015	< 2010
2016	< 2011

Pajak yang diberikan adalah ditentukan berdasarkan umur kendaraan dengan ketentuan, sebagai berikut :

- a. >5 tahun pada tahun pertama adalah sebesar 50%;
- b. >5 tahun pada tahun ke-2 adalah sebesar 75%;
- c. >5 tahun pada tahun ke-3 adalah sebesar 100%;
- d. >5 tahun pada tahun ke-n adalah sebesar n% tahun sebelumnya ditambahkan dengan 100% yang telah dikalikan dengan 0,25.

Kebijakan ini juga dimaksudkan bahwa dalam pengoperasian kendaraan bermotor roda dua berdasarkan tahun keluaran kendaraan bermotor roda dua tersebut.

Nilai pajak dan kenaikannya tersebut tentu memerlukan kajian secara lebih spesifik, serta koordinasi dengan pihak atau instansi terkait.

Kebijakan pemberlakuan pajak untuk ekspor dan impor dilakukan dalam hal ini kaitannya dengan proses produksi, serta bahan baku atau suku cadang kendaraan bermotor roda dua. Pajak yang akan diberikan dalam kaitannya dengan kegiatan ekspor-impor kendaraan bermotor roda dua adalah :

- a. Pajak akan dinaikkan atau dibebankan lebih tinggi apabila suku cadang dan peralatan produksi kendaraan bermotor roda dua diimpor dari negara lain, serta dijual didalam negeri;
- b. Pajak akan dikurangi atau dibebankan lebih rendah, serta diberikan insentif apabila suku cadang dan peralatan produksi kendaraan bermotor roda dua maupun kendaraan bermotor roda dua dalam bentuk jadi diproduksi di dalam negeri,

namun berorientasi ekspor ke negara lain.

Kebijakan ini diberlakukan merujuk pada tingginya nilai ekspor yang terjadi pada Tahun 2000, yaitu sebesar 115.278 unit kendaraan bermotor roda dua, namun mengalami penurunan sangat drastis pada sampai dengan periode April Tahun 2004 menjadi 1.774 unit.

Kebijakan pengenaan pajak dalam kaitannya dengan uji emisi dilakukan terkait dengan angka pertumbuhan kendaraan bermotor roda dua di Indoensia yang mengalami pertumbuhan sangat cepat, serta menjadi salah satu aspek yang memicu terjadinya permasalahan transportasi, serta permasalahan tingginya tingkat konsumsi bahan bakar minyak dan emisi gas buang yang dapat menimbulkan pencemaran udara.

Kebijakan yang diambil adalah peningkatan pajak uji emisi berdasarkan umur kendaraan bermotor roda dua, dimana semakin lama umur kendaraan bermotor tersebut, maka akan semakin tinggi pajak yang diberikan.

Mekanisme pemberlakuan kebijakan *cash back* dilakukan untuk memberikan insentif dari pemerintah kepada pemilik kendaraan bermotor roda dua atas penjualan sepeda motor yang berumur < 5 tahun. *Cash back* kemudian dapat digunakan sebagai uang muka kredit kendaraan bermotor roda dua atau tambahan dalam pembelian/pembaruan armada kendaraan bermotor roda dua yang diterbitkan dengan umur tahun lebih muda. Implikasi lainnya dari pemberlakuan sistem *cash back* adalah untuk mengurangi kendaraan-kendaraan yang berumur ≥ 5 tahun dengan

pola pembakaran tidak sempurna, sehingga akan menimbulkan polusi udara, serta pemborosan terhadap Bahan Bakar Minyak (BBM).

Kebijakan Kepemilikan Sepeda Motor

Kebijakan kepemilikan sepeda motor dibatasi pada tiap Kepala Keluarga (KK), dimana target kepemilikan kendaraan bermotor adalah optimal 1 kendaraan bermotor tiap 1 (satu) keluarga/rumah tangga. Namun kepemilikan kendaraan bermotor lebih dari 1 (satu) unit diizinkan apabila diberlakukan mekanisme, sebagai berikut :

- a. Apabila dalam 1 (satu) KK memiliki 1 (satu) unit kendaraan bermotor roda dua, maka pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang dikenakan adalah sebesar 100% dari total pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang diberlakukan sebelumnya pada kendaraan bermotor yang bersangkutan;
- b. Apabila dalam 1 (satu) KK memiliki 2 (dua) unit kendaraan bermotor roda dua, maka pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang dikenakan adalah sebesar 200% dari total pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang diberlakukan sebelumnya pada kendaraan bermotor yang bersangkutan;
- c. Apabila dalam 1 (satu) KK memiliki 3 (tiga) unit kendaraan bermotor roda dua, maka pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang dikenakan adalah sebesar 300% dari total pajak kepemilikan kendaraan bermotor yang diberlakukan sebelumnya pada kendaraan bermotor yang bersangkutan;

- d. Dan seterusnya sampai dengan kelipatan 100% untuk pajak kepemilikan kendaraan bermotor roda dua yang bersangkutan.

Pemberian izin dalam pemberlakuan operasi sepeda motor tempel beroda 3 (tiga) perlu diabatas. Hal ini disebabkan sepeda motor tempel memiliki beberapa kriteria yang tidak sesuai, sebagai berikut :

- a. Sepeda motor tempel tidak sesuai dengan spesifikasi standar kendaraan bermotor roda dua pada umumnya;
- b. Sifat sepeda motor tempel adalah merupakan hasil modifikasi;
- c. Proses pengangkutan menjadi lebih banyak, sehingga dengan spesifikasi standar untuk kendaraan bermotor roda dua yang pada dasarnya hanya untuk maksimum 2 (dua) orang
- d. Bersifat membahayakan, serta tidak memenuhi standar uji kinerja mesin dalam mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu).



Sumber : Hasil inventarisasi Tim Penyusun, Tahun 2008

Gambar 12. Sepeda Motor Tempel

Berdasarkan beberapa permasalahan terkait dengan spesifikasi sepeda motor

tempel tersebut, maka dapat diambil suatu rumusan kebijakan, sebagai berikut :

- a. Sepeda motor tempel hanya boleh beroperasi di daerah pedesaan yang digunakan bukan untuk angkutan penumpang melainkan sebagai alat angkut hasil komoditas pertanian maupun perkebunan;
- b. Sepeda motor tempel hanya boleh beroperasi pada jalan luar kota untuk kebutuhan dan keperluan kegiatan pengangkutan komoditas hasil maupun bahan baku industri;
- c. Sepeda motor tempel hanya boleh beroperasi pada wilayah-wilayah atau daerah kegiatan wisata.

KESIMPULAN

Berdasarkan data dan analisa di atas, maka dapat ditarik kesimpulan berkaitan dengan pengoperasian, penggunaan dan pengendalian sepeda motor sebagai berikut.

Sepeda motor menjadi moda dominan dalam komposisi lalu lintas di jalan raya, sehingga menyebabkan kinerja jalan terganggu. Dengan demikian perlu adanya aturan dan pengendalian jumlah kendaraan sepeda motor. Pengaturan dan pengendalian sepeda motor diakomodasi dalam bentuk pengembangan kebijakan mengenai pengaturan operasional dan pengendalian sepeda motor di Indonesia.

Pengaturan lalu lintas sepeda motor dibuat dalam bentuk insentif dan disinsentif yang dikenakan pelaku pergerakan menggunakan sepeda motor. Bentuk insentif adalah berupa pemberlakuan jalur khusus, subsidi parkir jika menggunakan angkutan umum dan mekanisme *cash back* untuk

mengurangi jumlah kendaraan sepeda motor. Bentuk disinsentif adalah berupa pemberlakuan pajak progresif, pengalihan rute, pembatasan usia kendaraan, standar operasional dan tingkat onupansi kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

Ermina Miranti, (2004). "*Prospek Industri Sepeda Motor Di Indonesia*", Economic Review Journal, No. 198.

Hobbs, F.D., (1995). "*Perencanaan dan Teknik Lalulintas (Traffic Planning and Engineering)*", Pergamon Press, Oxford, Gadjah Mada University Press (Edisi Bahasa Indonesia), Yogyakarta.

Khisty C.J. & Kent Lall, B., (2003). "*Transportation Engineering : an Introduction/Third Edition*", Pearson Education, Inc.", Prentice Hall, New Jearsey.

Khisty, C.J., (1987). "*Urban Planning Education for Civil Engineering*", ASCE Journal of Urban Planning and Development, Nop., page 54-60.

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum. 1997.

Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan, Direktorat Bina Sistem Transportasi

Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan.

Papacostas, C.S. and Prevedouros P.D., (1987). "*Transportation Engineering and Planning*", Prentice Hall, Inc.", Englewood Clift, New Jersey.

Kami Hari Basuki, Bambang Riyanto

Analisis Kebijakan Menyangkut Pengaturan, Penggunaan dan Pengendalian Sepeda Motor di Indonesia