DISERTASI

REKONSTRUKSI REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN

Diajukan untuk memperoleh gelar Doktor dalam Bidang Ilmu Hukum
Pada Unversitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)

Di bawah Bimbingan:
Promotor : Prof. Dr. H. Adi Sulistiyono, S.H., M.H.
Co-Promotor : Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.

Haryo Kusumastito
NIM: 10302000193

PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM (PDIH)
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)
SEMARANG
Tahun 2022

LEMBAR PENGESAHAN

REKONSTRUKSI REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN

Oleh :

Haryo Kusumastito, S.H., M.Kn.

NIM: 10302000193

DISERTASI

Untuk Memenuhi Syarat Ujian Guna Memperoleh Gelar Doktor Dalam Ilmu Hukum

Telah Disetujui Oleh Promotor dan Co-Promotor Pada Tanggal Seperti Yang Tertera Di Bawah Ini:

Semarang, 13 September 2022

PROMOTOR	CO-PROMOTOR
Prof. Dr. H. Adi Sulistiyono, S.H., M.H.	**Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.**
NIDN: 00-0902-6304	**NIDN: 06-2105-7002**

Mengetahui

Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH)

Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)

PROGRAM DOKTOR ILMU HUKUM FH-UNISSULA

Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.

NIDN: 06-2105-7002

PERNYATAAN

Dengan ini aya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister, dan/atau doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing/Tim Promotor dan masukan Tim Penelaah/Tim Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,

Haryo Kusumastito, S.H., M.Kn.
NIM: 10302000193

ABSTRAK

Pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum memberikan jasa angkutan barang umum untuk memenuhi kebutuhan masyarakat atas distribusi barang. Dalam rangka memperoleh barang modal berupa truk, salah satu strategi bisnis yang dapat dilakukan oleh pelaku usaha ini adalah dengan cara mengimpor kendaraan/truk tersebut langsung dari negara produsen. Pelaku usaha yang melakukan kegiatan impor dalam rangka penanaman modal berhak untuk memperoleh berbagai bentuk fasilitas penanaman modal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, salah satunya dalam hal ini berbentuk fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin (termasuk truk). Fasilitas ini menjadi relevan untuk diperoleh oleh pelaku usaha angkutan bermotor barang umum yang mengimpor truk langsung dari negara asal karena akan mengurangi beban perolehan berupa bea masuk atas impor. Permohonan perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diajukan kepada Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), yang kemudian atas permohonan tersebut Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan memberikan persetujuan atau penolakan. Syarat utama agar pelaku usaha *eligible* untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin adalah pelaku usaha a) melakukan kegiatan penanaman modal, b) melaksanakan kegiatan usaha jasa angkutan umum dan c) barang yang diimpor adalah barang modal berupa mesin yang i) belum diproduksi di dalam negeri, ii) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau c) sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri, berdasarkan daftar mesin yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian. Undang-Undang Cipta Kerja dan peraturan pelaksanaannya kemudian mengatur bahwa bidang usaha angkutan bermotor untuk barang umum wajib memiliki perizinan berusaha berbasis risiko yang diperoleh melalui sistem *Online Single Submission-Risk Based Approach* (OSS-RBA). Perizinan berusaha berbasis risiko, yang terdiri dari Nomor Induk Berusaha, Sertifikat Standar dan Izin, saat ini menjadi salah satu syarat untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin. Sertifikat standar yang diakses melalui OSS-RBA berisi syarat-syarat teknis pada sektor perhubungan. Penelitian merupakan penelitan yuridis sosiologis dengan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun langsung ke objeknya. Penelitian ini berusaha menguji potensi ketidakadilan dan ketidakefektivan peraturan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dan menilai seberapa jauh peraturan yang berlaku saat ini dalam pandangan masyarakat. Sebagai bidang usaha yang sangat penting bagi masyarakat umum karena fungsinya yang mengantarkan berbagai kebutuhan sehari-hari dan strategi bisnis mengimpor langsung barang modal dari negara produsen merupakan hal yang menarik bagi Penulis untuk dibahas dalam penelitian ini.

Kata Kunci: Penanaman Modal, Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum, Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin, Basis Nilai Keadilan

ABSTRACT

General goods transportation company provides general goods transportation service to fulfil the need of general society related to goods distribution. In order to obtain capital goods in the form of trucks, the company may perform a certain business strategi, namely import the trucks directly from manufacturing country. The company which perform importation in respect of investment is entitled to obtain various investment facility according to the prevailing law and regulation, one of which is free import duty facility of machinery (including trucks). This facility is relevant to be obtained by the general goods transportation company in order to reduce acquisition expense in the form of import duty. Application to obtain free import duty facility of machinery is submitted to the Head of Investment Coordinating Board (Badan Koordinasi Penanaman Modal or BKPM), related to this application the Head of BKPM, on behalf of the Minister of Finance, shall approve or reject the said application. The main requirements for a company to be eligible to be granted with free import duty of machinery are a) the company shall perform investment activity, b) the company shall perform general goods tranporation service and c) the imported machine shall i) have not been produced in Indonesia, ii) have been produced in Indonesia but it has not met the required specification and iii) have been produced in Indonesia but the amount of the said machine is not sufficient to fulfil the need of industries according to the machine list stipulated under the regulation of Minister of Industry. Omnibus Law and its implementing regulation regulates that general goods transportation company must have risk based business licence obtained from Online Single Submissiom-Risk Based Approach (OSS-RBA) system. Risk based business license consist of Business Registraion Number, Strandard Certificate and License, becomes one of requirement to obtain free import duty facility of machinery. Stnadard certificate accessed from OSS-RBA is contaoining technical requirements in transportation sector. This is juridical sociology research to obtain legal knowledge empirically by researching directly to the object of the research. This research tries to examine the potential of injustice and ineffectiveness of regulation in the granting of the free import duty facility and the examine how these regulation is viewed by society. As a, important business activity for the society that may distribute the genera; goods and business strategy to import trucks directly from manufacturing company are interesting matters to be discussed in this research.

Keywords: *Investment, General Goods Transportation Company, Free Import Duty Facility of General Goods Vehicle, Justice.*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN ii

MOTO iii

ABSTRAK iv

ABSTRACT v

DAFTAR ISI vi

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang Masalah 1

1.2 Rumusan Masalah 26

1.3 Tujuan Penelitian 26

1.4 Kegunaan Penelitian 27

1.4.1 Kegunaan Secara Teoritis 27

1.4.2 Kegunaan Secara Praktis 27

1.5 Kerangka Konsepsional 28

1.5.1 Rekonstruksi 28

1.5.2 Perizinan Berusaha 30

1.5.3 Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum 39

1.5.4 Penanaman Modal 42

1.5.5 Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Umum 45

1.5.6 Nilai Keadilan 48

1.6 Kerangka Teoritik 49

1.6.1 Teori Keadilan 51

1.6.2 Teori Efektivitas Hukum 66

1.6.3 Teori Hukum Progresif 73
1.7 Kerangka Pemikiran 82
1.8 Metode Penelitian 87
1.8.1 Paradigma Penelitian 88
1.8.2 Jenis Penelitian 94
1.8.3 Sifat Penelitian 95
1.8.4 Sumber Bahan Hukum 97
1.8.5 Teknik Pengumpulan Data 99
1.8.6 Analisis Data 101
1.9 Orisinalias Penelitian 103
1.10 Sistematika Penulisan 108
BAB II TINJAUAN PUSTAKA 110
2.1 Perizinan Berusaha Bagi Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum 110
2.2 Kegiatan Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum. 115
2.3 Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin 124
2.4 Peranan Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum Dalam Rangkaian Proses Transportasi 137
BAB III PEMBERIAN FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM 149
3.1 Proses Impor Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Umum 149
3.2. Kebutuhan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum 177
3.2 Perolehan perizinan berusaha berbasis risiko bagi pelaku usaha angkutan

bermotor untuk barang umum 186

3.3 Perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum 213

BAB IV REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BELUM BERKEADILAN 230

BAB V KONSTRUKSI REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN 263

5.1 Studi Perbandingan Bea Masuk Atas Impor di Beberapa Negara 263

5.1.1 Amerika Serikat 263

5.1.2 Australia 265

5.1.3 India 266

5.1.4 Jerman 267

5.2 Kelemahan Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bemotor 269

5.3 Konstruksi Ideal Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bermotor 272

BAB VI PENUTUP 279

6.1 Simpulan 279

6.2 Saran 282

6.3 Implikasi 284

DAFTAR PUSTAKA 286

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Masyarakat selalu membutuhkan jasa transportasi barang dalam rangka mengantarkan berbagai barang keperluannya. Barang-barang yang diantarkan mulai dari berupa barang kebutuhan sehari-hari, seperti sembako, makanan ringan, mobil, motor, barang elektronik, bahan makanan dan obat-obatan, hingga bahan baku industri, seperti kayu lapis, zat kimia, bijih plastik, kapas, kertas dan kaca. Selain itu, bahan baku konstruksi juga perlu diantarkan, seperti semen, beton *precast*, keramik dan besi baja yang digunakan untuk mendirikan bangunan gedung, gorong-gorong, jalan tol, stadium internasional dan sirkuit balap. Kebutuhan masyarakat atas jasa angkutan barang ini dapat dipenuhi oleh pelaku usaha jasa transportasi barang.

Untuk dapat menyediakan jasa transportasi barang diperlukan keterampilan dan sarana khusus. Orang yang mengoperasikan sarana pengangkutan barang haruslah orang yang telah terlatih dan memperoleh sertifikasi untuk mengoperasikan sarana angkutannya. Demikian juga dengan sarana pengangkutan barang itu sendiri yang harus memiliki kualitas tinggi, lulus uji dan rutin diservis secara berkala oleh tenaga mekanik yang terampil, terutama bagi sarana pengangkutan barang yang dapat mengangkut barang muatan dalam jumlah besar. Penerapan berbagai standar operasional dan prosedur, terutama terkait dengan mutu

dan keselamatan dan kesehatan kerja juga perlu dilaksanakan Hal ini dilakukan dengan tujuan agar barang yang dikirimkan dapat selamat sampai tujuan tanpa terjadi keterlambatan, kekurangan atau kerusakan, karena seperti yang sudah banyak diketahui bahwa kondisi infrastruktur di Indonesia masih perlu banyak peningkatan dan bisa sangat sulit untuk dilewati.

Di samping itu, penyediaan jasa angkutan barang merupakan sesuatu yang kompleks. Hal ini dikarenakan jasa angkutan barang tidak hanya untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain, tetapi banyak variabel-variabel lain yang turut mempengaruhi proses pemindahan barang tersebut, seperti kecepatan, ketepatan waktu dan tujuan, keamanan, keselamatan dan keandalan, yang kesemuanya itu dilaksanakan dengan biaya angkutan yang terbaik bagi pelanggan. Apabila pelaku usaha angkutan barang senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberikan kepuasan kepada pelanggan, maka konsumen tersebut akan menjadi pelanggan setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima, citra pelaku usaha angkutan barang akan meningkat di mata masyarakat.

Untuk dapat melaksanakan kegiatan usahanya, para pelaku usaha jasa angkutan barang melakukan kegiatan penanaman modal atau investasi. Modal ini akan digunakan untuk membiayai sarana angkutan, seperti untuk membeli unit armada, membeli *spare-part*, ban dan oli serta untuk merekrut operator atau pengemudi yang memiliki keahlian untuk mengoperasikan sarana angkutan tersebut. Modal juga diperlukan untuk melaksanakan bagian-bagian lain yang menunjang proses transportasi seperti gaji karyawan, pembelian dan pematangan

tanah, pendirian atau penyewaan gedung perkantoran dan pembelian perangkat komputer beserta sistem informasi dan teknologinya.

Dalam rangka percepatan dan peningkatan penanaman modal dan berusaha, perizinan berusaha yang diterbitkan oleh kementerian/lembaga dan pemerintah daerah untuk memulai, melaksanakan dan mengembangkan usaha dan/atau kegiatan, perlu ditata kembali agar menjadi pendukung dan bukan sebaliknya menjadi hambatan perkembangan usaha dan/atau kegiatan. Penataan kembali dilakukan pada sistem pelayanan dan regulasi sesuai dengan tuntutan dunia usaha, perkembangan teknologi dan persaingan global.

Secara luas kegiatan logistik mencakup beberapa komponen, yaitu perencanaan, perancangan dan jasa penunjang angkutan, pergudangan dan pendistribusian.[1] Kegiatan jasa angkutan barang erat hubungan dengan komponen pendistribusian. Kegiatan pendistribusian barang dapat dilaksanakan melalui darat, laut (termasuk sungai dan danau) dan udara tergantung dari moda transportasinya. Pendistribusian barang melalui laut dilakukan dengan moda transportasi berupa kapal atau perahu, sedangkan pendistribusian barang melalui udara dilakukan dengan moda transportasi berupa pesawat udara. Untuk pendistribusian barang melalui darat utamanya dilakukan dengan moda transportasi berupa kereta api dan kendaraan bermotor seperti truk, mobil box, mobil pick-up dan kontainer.

[1] Badan Pusat Statistik, *Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia*, BN No. 1084, Tahun 2020, Kategori H: Pengangkutan dan Pergudangan, Subgolongan 5229: Aktivitas Penunjang Angkutan Lainnya.

Untuk moda transportasi berupa kereta api, Pasal 13 ayat 1 Undang-Undang Perkeretapian menjelaskan bahwa perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.[2] Saat ini, ada jenis kereta api yang tidak sepenuhnya dibiayai oleh pemerintah, yaitu Moda Raya Terpadu (*Mass Rapid Transportation* atau MRT) dan Lintas Raya Terpadu (*Light Rail Transit* atau LRT) di Jakarta. Akan tetapi MRT dan LRT ini baru dapat untuk mengangkut orang/penumpang saja.[3] Oleh karena itu, perusahaan dengan permodalan yang berasal dari swasta kebanyakan melaksanakan penyediaan jasa angkutan barang melalui jalan darat dengan sarana kendaraan bermotor berupa truk, mobil box, mobil pick-up dan kontainer dan kegiatan usahanya dinamakan angkutan bermotor untuk barang umum.

Menurut hasil penelitian konsultan riset dan analisis bisnis internasional terkemuka yang berkedudukan di Jakarta Selatan, ukuran pasar *(market size)* untuk kegiatan usaha logistik angkutan barang di Indonesia diharapkan mencapai nilai US$275 miliar pada tahun 2020, kenaikan yang signifikan bila dibandingkan ukuran pasar logistik pada tahun 2015 dengan nilai US$135 miliar. Kenaikan ini merupakan refleksi dari meningkatnya kebutuhan masyarakat Indonesia akan jasa

[2] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*, LN No. 65, TLN No. 4722, Tahun 2007, Pasal 13 Ayat (1).

[3] *"MRT dan LRT menjadi kereta api swasta pertama yang dikelola swasta di Indonesia sejak merdeka. Pembangunan MRT dan LRT juga dibiayai negara melalui pinjaman dari pemerintah Jepang, dana pemerintah pusat dan pemerintah DKI Jakarta. MRT dan LRT keduanya dikelola BUMD, perusahaan berbentuk perseroan milik Pemda DKI. MRT merupakan perusahaan baru yang didirikan pada tanggal 17 Juni 2008. Sedangkan LRT akan dioperasikan oleh PT LRT, anak perusahaan di bawah PT Jakarta Propertindo."* Diakses dari https://www.kompasiana.com/sujadi/5c9399f40b531c6d770f96f3/mrt-dan-lrt-kereta-api-swasta-pertama-indonesia-pasca-merdeka, pada tanggal 16 Mei 2020 pukul 17.05 WIB.

angkutan barang. Di sisi lain, pergerakan kegiatan logistik angkutan barang di Indonesia sebesar 90% dilakukan melalui jalan darat dengan menggunakan moda transportasi kendaraan bermotor. Persentase ini jauh mengungguli moda transportasi jenis lainnya, seperti kapal (laut, danau dan sungai) sebesar sekitar 9%, kereta api sebesar sekitar 1 % dan sisanya kurang dari 1% menggunakan pesawat udara. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan angkutan barang melalui jalan darat dengan menggunakan kendaraan bermotor adalah kegiatan usaha yang sangat penting dan menyangkut pemenuhan kebutuhan mayoritas masyarakat Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 ("PM 60/2019"), perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.[4] Definisi kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.[5] Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.[6] Angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang[7] dan mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.[8] Angkutan barang dapat dibedakan menjadi angkutan barang umum dan

[4] Menteri Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan*, BN No. 1087, Tahun 2019, Pasal 1 Ayat (3).

[5] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat (14).

[6] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, LN No. 96, TLN No. 5025, Tahun 2009, Pasal 1 Ayat (8).

[7] *Ibid.*, Pasal 137 Ayat (3).

[8] *Ibid.*, Pasal 137 Ayat (4).

angkutan barang khusus.[9] Angkutan barang umum[10] adalah angkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.[11] Sedangkan, angkutan barang khusus terdiri atas barang berbahaya[12] dan barang tidak berbahaya[13] yang memerlukan sarana khusus.[14]

Penelitian ini secara khusus akan membahas pelaku usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan dalam rangka penanaman modal yang melakukan kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum dengan menggunakan mobil barang[15] berupa mobil penarik *(tractor head).*[16] Mobil Penarik adalah kendaraan yang dirancang khusus untuk menarik kereta gandeng atau kereta tempel.[17] Kereta tempel *(trailer)*[18] adalah sarana untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.[19]

---

[9] Menteri Perhubungan, *Op. Cit.*, Pasal 2 Ayat (3).

[10] Barang umum meliputi: a) muatan umum; b) muatan logam; c) muatan kayu; d) muatan yang dimasukkan ke palet/dikemas; e) kendaraan dengan tutup gorden samping dan f) kaca lembaran. *Ibid.*, Pasal 4 Ayat (2).

[11] *Ibid.*, Pasal 4 ayat (1).

[12] Barang berbahaya paling sedikit berupa: a) barang yang mudah meledak; b) gas mampat, gas cair atau gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu; c) cairan mudah terbakar; d) padatan mudah terbakar; e) bahan penghasil oksidan; f) racun dan bahan yang mudah menular; g) barang yang bersifat radioaktif; h) barang yang bersifat korosif; dan/atau i) barang berbahaya lainnya. *Ibid.*, Pasal 10 Ayat (1).

[13] Barang tidak berbahaya meliputi: a) barang curah; b) peti kemas; c) tumbuhan; d) hewan hidup; e) alat berat; dan/atau f) pengangkutan kendaraan bermotor. *Ibid.*, Pasal 11.

[14] *Ibid.*, Pasal 9.

[15] Mobil barang meliputi: a) mobil bak terbuka; b) mobil bak tertutup; c) mobil tangki dan d) mobil penarik. *Ibid.*, Pasal 2 Ayat (2).

[16] *HS Code* 8701.21.90: Traktor jalan untuk semi trailer hanya dengan mesin piston pembakaran dalam nyala kompresi (diesel atau semi diesel) *(road tractors for semi-trailers with only compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel))*. Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 26/PMK.010/2022 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor*, BN No. 316, Tahun 2022. Lampiran III, Struktur Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk.

[17] Rabiman, *Pengetahuan Dasar Teknik Otomotif* (Yogyakarta: Liberty, 2017), hal. 9.

[18] *HS Code* 8716.40.00: Trailer dan semi-trailer lainnya *(other trailers and semi-trailers)*. Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022, Op. Cit.* Lampiran III.

[19] Rabiman, *Op. Cit.*

Mobil penarik atau traktor jalan untuk semi trailer (*tractor head)*[20] atau truk yang dimaksud dalam penelitian ini secara spesifik adalah jenis truk 6x4[21] yang memiliki jumlah berat kombinasi yang diizinkan hingga 45 (empat puluh lima) ton.

Kendaraan bermotor berupa truk termasuk sebagai benda bergerak[22] dan truk memiliki masa manfaat yang terbatas. Setelah habis masa manfaatnya, truk tidak dapat dipergunakan lagi. Dengan demikian, pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum harus melakukan peremajaan armada agar dapat terus melaksanakan kegiatan usahanya. Sedangkan pembelian unit-unit truk untuk menambah unit truk yang sudah ada disebut pengembangan usaha.[23] Asosiasi

[20] Traktor jalan untuk semi trailer adalah kendaraan yang dikonstruksikan terutama untuk menarik trailer dan semi trailer, atau yang disebut juga sebagai *tractor head*. Menteri Perindustrian, *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34/M-IND/PER/9/2017 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat Atau Lebih,* BN No. 378, Tahun 2018, Pasal 1 Ayat (9).

[21] Truk 6x4 artinya truk tersebut memiliki 3 as roda dan ada 2 as roda yang digerakkan oleh mesin *(double gardan)*. As roda yang digerakkan oleh mesin adalah as roda bagian tengah tengah dan belakang. Diakses dari http://konsultan-mitsubishi.com/sk-165-mitsubishi-fuso-6x4-6x2-dan-4x2-dimana-perbedaannya.html, pada tanggal 18 Mei 2020 pukul 14.52 WIB.

[22] Kebendaan bergerak karena sifatnya ialah kebendaan yang dapat berpindah atau dipindahkan. Hindia Belanda, *Burgerlijk Wetboek voor Indonesie*, Staatsblad 1847-23 diterjemahkan oleh Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata: Burgerlijk Wetboek, Cetakan ke-34* (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004), Pasal 509, hal. 159. Kitab ini merupakan terjemahan dari versi asli dari kitab hukum perdata berbahasa Belanda yang berjudul Burgerlijk Wetboek. Kitab ini merupakan hasil kodifikasi hukum perdata yang sebagian besar bersumber dari Code Napoleon dan sebagian kecil dari hukum Belanda kuno. Kitab ini resmi berlaku di Belanda pada tanggal 1 Oktober 1838. Pada waktu Hindia-Belanda diduduki oleh Pemerintah Kolonial Belanda, maka berlaku asas Konkordansi yang artinya hukum yang berlaku bagi orang Belanda di Hindia-Belanda adalah sama dengan hukum yang berlaku di Belanda. Setelah Indonesia merdeka, kitab ini merupakan hukum positif di Indonesia berdasarkan Pasal II Aturan Peralihan Undang-undang Dasar Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa "segala badan negara dan peraturan yang ada masih langsung berlaku, selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini". KUHPerdata yang ditulis dalam versi aslinya, yaitu Bahasa Belanda klasik, masih berlaku hingga kini di Indonesia dan belum ada penggantinya. KUHPerdata mengatur soal hal-hal yang belum diunifikasi oleh undang-undang. Hal-hal yang telah diunifikasi adalah seperti hukum Perkawinan dan hukum Agraria.

[23] Pengembangan usaha adalah penambahan/perluasan kegiatan usaha dengan cara menambah kapasitas, bidang usaha dan/atau lokasi. Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 tentang*

Pengusaha Truk Indonesia ("Aptrindo") meminta insentif berupa pajak bea balik nama dan kemudahan lainnya guna melakukan peremajaan truk agar menyesuaikan dengan fasilitas jalur darat (jalan tol) yang sudah dibangun oleh pemerintah. Setiap 10 (sepuluh) tahun harga truk dalam negeri meningkat dua kali lipat atau terjadi peningkatan 10% per tahun. Kenaikan harga unit truk ini tidak sesuai dengan harga jasa angkutan barang yang mengikuti harga bahan bakar minyak (BBM) yang cenderung stabil. Komponen yang menentukan harga unit truk ini antara lain turut dipengaruhi oleh pembebanan Pajak Pertambahan Nilai ("PPN"), bea balik nama kendaraan bermotor dan bea masuk yang jumlahnya mencapai separuh dari harga unit truk itu sendiri.[24]

Pembelian unit truk dapat dilakukan dengan membeli truk dari agen tunggal pemegang merek ("ATPM") atau *dealer* yang ada di Indonesia. Untuk unit truk yang dapat diproduksi di dalam negeri, maka pelaku usaha akan dibebani, antara lain, PPN atas perolehan kendaraan dan bea balik nama kendaraan. Sedangkan untuk unit truk yang belum dapat diproduksi di dalam negeri, ATPM atau *dealer* tersebut akan melakukan impor, yang mana atas impor tersebut ATPM dan *dealer* akan dibebani PPN atas impor, bea masuk atas impor dan Pajak Penghasilan ("PPh"), dan kemudian ketiga beban impor ini akan dimasukkan ke dalam kompenen harga penjualan unit truk kepada pelaku usaha angkutan. Hal ini tentu

Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal, BN No. 272, Tahun 2021, Pasal 1 Ayat 32.

[24] Diakses dari https://ekonomi.bisnis.com/read/20190410/98/910242/harga-truk-kian-tak-terjangkau-aptrindo-minta-insentif-bea-balik-nama pada tanggal 4 Mei 2021 pukul 14.36 WIB.

akan membuat harga pembelian unit truk tersebut akan naik secara signifikan dibandingkan dengan harga asli dari pabrik.

Dalam keadaan yang demikian, ada pelaku usaha angkutan barang umum tertentu yang memilih untuk menggunakan strategi bisnis dengan cara melakukan peremajaan dan pengembangan usaha dengan melakukan impor truk langsung dari produsen truk di luar negeri. Kegiatan impor ini dilakukan terutama untuk jenis truk yang belum dapat diproduksi di dalam negeri dan karenanya memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor sesuai dengan ketentuan di bidang penanaman modal. Pelaku usaha ini harus siap dengan konsekuensi dari strategi bisnisnya, yaitu harus mampu untuk merawat dan memperbaiki unit truk yang canggih dan unik yang mana ketersediaan *spare-part* dan kemampuan mekanik untuk unit truk tersebut tidak mudah diperoleh di dalam negeri. Menurut riset Penulis berupa wawancara dengan Organisasi Angkutan Darat ("Organda"), tidak banyak pelaku usaha angkutan barang yang menggunakan strategi bisnis seperti ini karena masih belum familiar unit-unit truk dari luar negeri seperti merek eropa, selain biaya *spare-part* truk yang mahal dan harga penjualan kembali unit truk ini bisa sangat rendah.

Peranan pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dalam melayani masyarakat sangatlah penting karena mampu memberikan pelayanan pengangkutan barang secara *"door to door"*[25], sedangkan sarana transportasi

[25] "*Door to door"* atau "dari pintu ke pintu" yang dimaksud dalam tulisan ini mencakup pengangkutan dari pabrik ke pabrik, pabrik ke gudang, pabrik ke lokasi proyek, pabrik ke distributor/pedagang, dan juga sebaliknya.

lainnya seperti kereta api, kapal dan pesawat udara tidak dapat memberikan pelayanan serupa. Moda angkutan barang lain mungkin dapat menempuh waktu yang lebih singkat atau dapat melalui medan yang tidak terdapat jalan raya, akan tetapi untuk sampai kepada pintu tujuan pengiriman barang, angkutan dengan menggunakan kendaraan bermotor tetap harus dilakukan. Kegiatan angkutan bermotor untuk barang umum merupakan kegiatan yang sangat penting dalam rangkaian transportasi barang, karena selain 90% angkutan barang masyarakat Indonesia menggunakan kendaraan bermotor, posisi dan peran pada pelaku usaha ini untuk mengantarkan barang sampai ke tujuan juga tidak tergantikan.

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Pemerintah Indonesia berusaha sebaik mungkin agar dapat saling menghubungkan 34 provinsi yang menjadi bagian dari negara Indonesia, terutama terkait dengan jaringan logistik. Walaupun harus menghadapi keadaan geografis yang cukup menantang, perekonomian di Indonesia terus mengalami kemajuan dari tahun ke tahun. Agar dapat terus mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, pemerintah Indonesia berupaya untuk mengubah sebagian besar basis perekonomian dari bidang pertanian ke bidang industri manufaktur dan industri yang berorientasi pada jasa. Besarnya tingkat pertumbuhan ekonomi tercermin dari peluang usaha di sektor transportasi dan pergudangan. Ketika pulau besar seperti Jawa, Sumatera dan Kalimantan memiliki jalan yang lebar dengan sistem transportasi yang bervariasi, masih banyak pulau yang lebih kecil yang belum berkembang karena jalan yang kurang terawat dan terpisah-pisah.

Pemerintah Indonesia berusaha untuk mengembangkan dan mereformasi sektor logistik. Hal ini diperlukan dalam rangka mengurangi kesenjangan ekonomi di Indonesia. Sarana dan prasarana yang kurang memadai ditambah dengan performa logistik yang jauh dari cukup membuat provinsi di luar pulau Jawa kurang diminati oleh penanam modal, terutama penanam modal luar negeri. Dengan jumlah penduduk terbanyak kelima di dunia, jumlah konsumsi masyarakat Indonesia termasuk sangat tinggi. Pasar yang besar ini dapat mendukung usaha pemerintah untuk mulai mengubah perekonomian dari yang awalnya berbasis pertanian menjadi industri manufaktur dan teknologi. Meskipun demikian hingga saat ini lebih dari 80% industri besar dan menengah masih berada di pulau Jawa.

Pada saat ini, Pemerintah Republik Indonesia melaksanakan banyak pembangunan infrastruktur terutama jalan tol. Hingga tahun 2018, jalan tol yang telah terbangun pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo sudah mencapai 782 Kilometer. Pembangunan terus berlanjut dan pemerintah menargetkan pembangunan jalan tol baru pada akhir tahun 2019 mencapai 1.070 Kilometer.[26] Pemerintah memperkirakan total akan ada 4.700 Kilometer hingga 5.200 Kilometer jalan tol beroperasi pada 2024.[27] Pembangunan infrastruktur ini bertujuan salah satunya untuk membuat jalur distribusi logistik menjadi lebih murah. Dampak yang dirasakan bagi pembangunan jalan tol sangat masif di daerah-daerah yaitu meningkatkan nilai tambah dan akan menimbulkan manfaat ekonomi yang besar.

[26] Diakses dari https://www.cnbcindonesia.com/news/20190915191130-4-99585/mantap-jokowi-mau-bangun-2000-km-jalan-tol-di-2019-2024, pada tanggal 23 Juli 2020 pukul 14.00 WIB.

[27] Diakses dari https://www.cnbcindonesia.com/news/20191030172710-4-111454/jokowi-mau-bangun-2500-km-tol-baru-duitnya-dari-mana-nih, pada tanggal 23 Juli 2020 pukul 14.01 WIB.

Pelaku usaha jasa angkutan bermotor untuk barang umum berperan penting untuk turut serta dalam peningkatan ekonomi masyarakat tersebut dengan melaksanakan kegiatan usaha angkutan barang melalui jalan darat.

Indonesia merupakan negara yang sedang membangun. Untuk membangun diperlukan adanya modal atau investasi yang besar. Kegiatan penanaman modal (investasi) di Indonesia telah dimulai sejak tahun 1967, pertama kali sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing[28] dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri.[29] Dengan keberadaan kedua instrumen hukum tersebut, diharapkan agar penanam modal (investor), baik penanam modal asing maupun penanam modal dalam negeri dapat menanamkan modalnya di Indonesia.

Melihat pada era orde baru dan era reformasi terdapat perbedaan jumlah penanaman modal dan proyek yang dibiayai. Penanaman modal di masa orde baru yang dimulai dari tahun 1967 sampai dengan tahun 1997, jumlah penanaman modal asing yang ditanamkan oleh penanam modal asing adalah sebesar USD 190.631,7 miliar dan jumlah proyek yang dibiayai adalah sebanyak 5.699 proyek. Sedangkan jumlah penanaman modal dalam negeri yang ditanamkan oleh penanam modal dalam negeri adalah sebesar Rp. 580.484.996 triliun dan jumlah proyek yang dibiayai adalah sebanyak 11.911 proyek. Kemudian, penanaman modal pada masa reformasi yang dimulai dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2006, jumlah

[28] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing,* LN. No. 1, TLN No. 2818, Tahun 1967.

[29] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri,* LN. No. 33, TLN No. 2853, Tahun 1968.

penanaman modal asing yang ditanamkan oleh penanam modal asing adalah sebesar USD 117,87 miliar dan jumlah proyek yang dibiayai adalah sebanyak 10.686 proyek. Sedangkan jumlah penanaman modal dalam negeri yang ditanamkan oleh penanam modal dalam negeri adalah sebesar Rp. 416,17 triliun dan jumlah proyek yang dibiayai adalah sebanyak 2.025 proyek.[30] Dengan demikian dapat kita lihat nilai penanaman modal di era reformasi lebih rendah dari penanaman modal di era orde baru.

Pada masa orde baru, jumlah penanaman modal di Indonesia lebih tinggi dari era reformasi karena stabilitas politik, ekonomi, keamanan dan pertahanan, sosial dan kemasyarakatan dalam keadaan aman dan terkendali sehingga para investor mendapat perlindungan dan jaminan keamanan dalam berusaha di Indonesia. Sementara itu, jumlah investasi khususnya investasi asing yang masuk ke Indonesia pada masa era reformasi mengalami penurunan yang signifikan karena sering terjadi konflik di masyarakat.[31] Dalam rangka meningkatkan jumlah penanaman modal di Indonesia, maka perlu dilakukan perubahan terhadap peraturan perundang-undangan penanaman modal yang lama karena dianggap tidak sesuai lagi dengan kebutuhan percepatan perkembangan perekonomian dan pembangunan hukum nasional, khususnya di bidang penanaman modal, sehingga

[30] H. Salim HS. dan Budi Sutrisno, *Hukum Investasi Di Indonesia, Edisi Kedua, Cetakan Keempat,* (Depok: Rajagrafindo Persada, Tahun 2014), hal. 1-2.
[31] *Ibid.,* hal. 3.

diundangkanlah Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal ("Undang-Undang Penanaman Modal").[32]

Dengan berbagai pertimbangan dan mengingat hukum penanaman modal yang telah berlaku selama kurang lebih 40 (empat puluh) tahun semakin mendesak kebutuhan dibentuknya Undang-Undang Penanaman Modal sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri yang sebelumnya merupakan dasar hukum bagi kegiatan penanaman modal di Indonesia perlu diganti karena tidak sesuai lagi dengan tantangan dan kebutuhan untuk mempercepat perkembangan perekonomian nasional melalui konstruksi pembangunan hukum nasional di bidang penanaman modal yang berdaya saing dan berpihak kepada kepentingan nasional.[33]

Undang-Undang Penanaman Modal mencakupi semua kegiatan penanaman modal langsung di semua sektor. Undang-Undang ini juga memberikan jaminan perlakuan yang sama dalam rangka penanaman modal. Selain itu, Undang-Undang

[32] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal*, LN No. 67, TLN No. 4724, Tahun 2007.

[33] *Ibid.,* Penjelasan Umum.

ini memerintahkan agar Pemerintah meningkatkan koordinasi antarinstansi Pemerintah, antarinstansi Pemerintah dengan Bank Indonesia, dan antarinstansi Pemerintah dengan pemerintah daerah. Koordinasi dengan pemerintah daerah harus sejalan dengan semangat otonomi daerah. Pemerintah daerah bersama-sama dengan instansi atau lembaga, baik swasta maupun Pemerintah, harus lebih diberdayakan lagi, baik dalam pengembangan peluang potensi daerah maupun dalam koordinasi promosi dan pelayanan penanaman modal. Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan penyelenggaraan penanaman modal berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan atau dekonsentrasi. Oleh karena itu, peningkatan koordinasi kelembagaan tersebut harus dapat diukur dari kecepatan pemberian perizinan dan fasilitas penanaman modal dengan biaya yang berdaya saing. Agar memenuhi prinsip demokrasi ekonomi, Undang-Undang ini juga memerintahkan penyusunan peraturan perundang-undangan mengenai bidang usaha yang tertutup dan yang terbuka dengan persyaratan, termasuk bidang usaha yang harus dimitrakan atau dicadangkan bagi usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.[34]

Pasca diundangkannya Undang-Undang Penanaman Modal, dapat diketahui bahwa jumlah penanaman modal dan proyek yang dibiayai untuk penanaman modal asing ("PMA") dan penanaman modal dalam negeri ("PMDN") adalah sebagaimana berikut:[35]

[34] *Ibid.,* Penjelasan Umum.

[35] Diakses dari https://nswi.bkpm.go.id/datum/get_datum_peringkat_investasi pada tanggal 16 oktober 2021 pukul 10.23 WIB.

Tahun	PMDN		PMA	
	Proyek	Nilai Investasi (Milyar Rp.)	Proyek	Nilai Investasi (Juta USD)
2010	875	60.626	3.069	16.214
2011	1.029	76.000	3.614	19.442
2012	1.210	92.182	4.579	24.564
2013	2.129	128.150	9.612	28.617
2014	1.652	156.126	8.885	28.529
2015	5.100	179.465	17.738	29.275
2016	5.405	216.230	17.728	28.964
2017	8.838	262.350	26.257	32.239
2018	10.815	328.604	21.972	29.307
2019	30.451	386.498	28.208	30.354
Total	**67.504**	**1.886.231**	**141.662**	**267.505**

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa lebih dari 80% nilai investasi di Indonesia direalisasikan oleh penamanam modal dalam negeri, yang terdiri swasta dan BUMN. Nilai penamanam modal asing terlihat terus naik dari tahun ke tahun, dari sejumlah 16 miliar USD pada tahun 2010 kemudian naik dua kali lipat menjadi 32 miliar USD pada tahun 2017, walaupun kemudian agak menurun di tahun 2019.

Selama tahun 2014-2019, rata-rata arus masuk penanaman modal asing ke Indonesia hanya 1,9% terhadap produk domestik bruto, jauh dibawah negara asia tenggara lainnya. Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal ("BKPM"), setidaknya ada lima kendala yang sering dihadapi investor dalam berinvestasi di Indonesia yang membuat minat investasi asing ke Indonesia menurun. Lima kendala tersebut yaitu 1) regulasi berbelit, 2) akuisisi lahan yang sulit, 3) infrastruktur publik yang belum merata, 4) pajak dan insentif non-fiskal lain yang tidak mendukung investasi dan 5) tenaga kerja terampil yang belum memadai. Berbagai upaya dan langkah kebijakan telah dibuat oleh pemerintah untuk mendorong daya saing Indonesia, terutama dalam mendorong ekspor dan meningkatkan investasi di dalam negeri. Beberapa kebijakan yang ditempuh antara lain adalah rencana merevisi undang-undang yang dianggap menghambat investasi, dengan menggunakan skema *omnibus law*. Omnibus law adalah suatu rancangan undang-undang yang mencakup lebih dari satu aspek yang digabung menjadi satu undang-undang.[36]

Menurut data dari Bank Dunia, Indonesia terus menunjukkan prestasinya dalam memperoleh predikat sebagai negara yang ramah untuk berbisnis. Hal ini terlihat dari tingkat *Ease of Doing Business* ("EODB")[37] di Indonesia yang terus

[36] Hilma Meilani, *Hambatan Dalam Meningkatkan Investasi Asing Di Indonesia Dan Solusinya*, dimuat dalam Info Singkat, Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual Dan Strategis, Volume XI, Nomor 19/I/Puslit/Oktober/2019, Oktober 2019 (Jakarta: Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2019), hal. 20-21.

[37] EoDB merupakan indeks yang dibuat oleh Bank Dunia guna mengurutkan negara-negara global berdasarkan tingkat kemudahan berbisnisnya. Pada mulanya, peringkat EoDB diberikan berdasarkan 5 kelompok indikator dari 133 kegiatan ekonomi yang dinilai. Namun dalam perkembangannya, kini penilaiannya menggunakan 10 kelompok indikator untuk 190 kelompok bisnis (negara). Tujuan penilaian kemudahan berbisnis ini sendiri adalah untuk memberikan dasar

membaik. Indeks EODB di Indonesia sejatinya terus bertumbuh signifikan. Pasalnya di 2008, indeks kemudahan berbisnis di Indonesia hanya menempati posisi ke-129 dunia. Peringkat Indonesia terus naik secara progresif hingga bisa menduduki posisi ke-72 pada 2018. Posisi ini bahkan melompat jauh dibandingkan peringkat di 2017, di mana EODB Indonesia berada di peringkat 91 dunia. Semakin baiknya EODB ini secara langsung menunjukkan upaya pemerintah dalam menciptakan iklim yang kondusif untuk memulai suatu usaha. Peringkat kemudahan bisnis yang membaik menunjukkan keadaan ekonomi dan sosial yang juga membaik. Akan tetapi, pada tahun 2019 dan 2020 peringkat EODB Indonesia stagnan pada peringkat ke-73. Stagnansi ini dikarenakan adanya beberapa indikator[38] yang belum optimal, misalnya terkait dengan perizinan, hukum dan

yang objektif kepada para pelaku pasar tentang kemudahan berusaha di suatu negara. Harapan lebih lanjutnya, pemerintah bisa merenspons dengan baik hasil penilaian EODB tersebut melalui kebijakan yang tepat. Diakses dari https://www.investindonesia.go.id/id/artikel-investasi/detail/ease-of-doing-business-di-indonesia-terus-membaik pada tanggal 23 April 2021, pada pukul 12.54 WIB.

[38] *Doing Business 2020 indicators 1) starting a business: procedures, time, cost and paid-in minimum capital to start a limited liability company; 2) dealing with construction permits: procedures, time and cost to complete all formalities to build a warehouse and the quality control and safety mechanisms in the construction permitting system; 3) getting electricity: procedures, time and cost to get connected to the electrical grid, and the reliability of the electricity supply and the transparency of tariffs; 4) registering property: procedures, time and cost to transfer a property and the quality of the land administration system; 5) getting credit: movable collateral laws and credit information systems; 6) protecting minority investors: minority shareholders' rights in related- party transactions and in corporate governance; 7) paying taxes: payments, time, total tax and contribution rate for a firm to comply with all tax regulations as well as postfiling processes; 8) trading across borders: time and cost to export the product of comparative advantage and import auto parts; 9) enforcing contracts: time and cost to resolve a commercial dispute and the quality of judicial processes; 10) resolving insolvency: time, cost, outcome and recovery rate for a commercial insolvency and the strength of the legal framework for insolvency; 11) employing workers: flexibility in employment regulation and redundancy cost.* Terjemahan penulis: indikator EODB menurut Doing Business 2020 adalah 1) memulai usaha: prosedur, waktu, biaya dan modal minimum dalam mendirikan suatu perseroan terbatas; 2) memperoleh izin pembangunan: prosedur, waktu dan biaya untuk menyelesaikan persyaratan pembangunan gudang serta mekanisme kontrol mutu dan keselamatan pada sistem perizinan pembangunan; 3) koneksi jaringan listrik: prosedur, waktu dan biaya dalam memperoleh koneksi jaringan listrik, serta kepastian penyediaan listrik dan transparansi

perpajakan.[39] Peringkat EODB di Indonesia tidak beranjak meningkat lagi karena birokrasi di Indonesia yang seabrek, sehingga investor harus mengajukan izin yang berbeda-beda dan tidak satu pintu baik izin di tingkat kementerian, pemerintah daerah dan lembaga. Meskipun pada 2018-2019 pemerintah Indonesia sudah melakukan reformasi kemudahan berusaha, tampaknya tidak cukup efektif dibandingkan negara lain ketika membenahi persoalan utama investor.[40]

Dalam rangka meningkatkan peringkat EODB Indonesia, yaitu dengan cara efisiensi regulasi dan mengurangi biaya yang selama ini menghambat investasi, maka pada tanggal 2 November 2020 telah diundangkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja ("Omnibus Law").[41] Omnibus Law diundangkan untuk menyederhanakan regulasi dengan metode omnibus law, yaitu 79 undang-undang direvisi sekaligus dalam satu undang-undang yang mengatur berbagai sektor. Omnibus Law berisikan 186 pasal dan 15 bab yang terbagi ke

biaya listrik; 4) kepemilikan properti: prosedur, waktu dan biaya untuk mengalihkan kepemilikan properti dan mutu sistem administrasi pertanahan; 5) perolehan kredit: peraturan jaminan fidusia dan sistem informasi kredit; 6) perlindungan investor minoritas: hak pemegang saham minoritas terkait dengan transaksi pihak terkait dan tata kelola perusahaan; 7) pembayaran pajak: pembayaran, waktu, pajak total dan rasio kontribusi pelaku usaha dalam mematuhi seluruh peraturan perpajakan hingga proses pasca pelaporan; 8) perdagangan lintas negara: waktu dan biaya untuk mengekspor produk unggulan dan mengimpor peralatan; 9) pelaksanaan perjanjian: waktu dan biaya untuk menyelesaikan sengketa komersial dan mutu proses peradilan; 10) penyelesaian kredit macet: waktu, biaya, hasil dan rasio kepulihan dari keadaan gagal bayar komersial dan kekuatan kerangka hukum terkait dengan kepailitan; 11) mempekerjakan tenaga kerja: fleksibilitas peraturan ketenagakerjaan dan biaya pengakhiran hubungan kerja. World Bank Group, *Doing Business 2020, Economy Profile Indonesia, Comparing Business Regulation in 190 Economies.*

[39] Diakses dari https://ekonomi.bisnis.com/read/20201020/9/1307511/peringkat-eodb-indonesia-stagnan-reformasi-cepat-dibutuhkan pada tanggal 23 April 2021, pada pukul 12.50 WIB.

[40] Diakses dari https://nasional.kontan.co.id/news/peringkat-kemudahan-berbisnis-indonesia-stagnan-di-posisi-73-ini-kata-kepala-bkpm pada tanggal 23 April 2021, pada pukul 14.18 WIB.

[41] Diakses dari https://mediaindonesia.com/politik-dan-hukum/310237/omnibus-law-diramalkan-akan-lesatkan-eodb-indonesia pada tanggal 23 April 2021, pada pukul 14.48 WIB.

dalam 10 kebijakan strategis, yaitu 1) peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan usaha, 2) ketenagakerjaan, 3) kemudahan, perlindungan serta pemberdayaan koperasi dan usaha mikro kecil dan menengah, 4) kemudahan berusaha, 5) dukungan riset dan inovasi, 6) pengadaan tanah, 7) kawasan ekonomi, 8) investasi pemerintah pusat dan percepatan proyek strategis nasional, 9) pelaksanaan administrasi pemerintahan dan 10) pengenaan sanksi.[42]

Pasal 1 Ayat 1 Omnibus Law menyatakan bahwa cipta kerja adalah upaya penciptaan kerja melalui usaha kemudahan, perlindungan dan pemberdayaan koperasi dan usaha mikro, kecil dan menengah, peningkatan ekosistem investasi dan kemudahan berusaha, dan investasi pemerintah pusat dan percepatan proyek strategis nasional.[43] Penciptaan lapangan kerja yang dilakukan melalui pengaturan terkait dengan peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha paling sedikit memuat pengaturan mengenai: penyederhanaan perizinan berusaha, persyaratan investasi, kemudahan berusaha, riset dan inovasi, pengadaan lahan, dan kawasan ekonomi. Hal ini harus sesuai dengan salah satu asas dalam Omnibus Law yaitu kemudahan berusaha yang artinya adalah bahwa penciptaan kerja yang didukung dengan proses berusaha yang sederhana, mudah dan cepat akan mendorong peningkatan investasi, pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah untuk memperkuat perekonomian yang mampu membuka seluas-luasnya lapangan kerja bagi rakyat Indonesia.[44]

[42] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Omnibus Law)*, LN No. 245, TLN No. 6573, Tahun 2020. Pasal 4.
[43] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 1.
[44] *Ibid.*, Penjelasan Pasal 2 Ayat 1 Huruf c.

Kemudian, salah satu kebijakan strategis pada Omnibus Law adalah peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha yang meliputi, antara lain, perizinan berusaha berbasis resiko.[45] Definisi perizinan berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatannya.[46] Perizinan berusaha berbasis risiko dilakukan berdasarkan penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha,[47] sehingga perizinan berusaha berbasis risiko dapat diartikan sebagai pemberian perizinan berusaha dan pelaksanaan pengawasan berdasarkan tingkat risiko usaha dan/atau kegiatan. Kemudian, yang dimaksud dengan tingkat risiko adalah potensi terjadinya suatu bahaya terhadap kesehatan, keselamatan, lingkungan, pemanfaatan sumber daya alam dan/atau bahaya lainnya yang masuk ke dalam kategori rendah, menengah atau tinggi.[48]

Penyederhanaan perizinan berusaha melalui penerapan perizinan berusaha berbasis risiko merupakan metode standar berdasarkan tingkat risiko suatu kegiatan usaha dalam menentukan jenis perizinan berusaha dan kualitas/frekuensi pengawasan. Perizinan berusaha dan pengawasan merupakan instrumen pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam mengendalikan suatu kegiatan usaha. Penerapan pendekatan berbasis risiko memerlukan perubahan pola pikir *(change management)* dan penyesuaian tata kerja penyelenggaraan layanan perizinan berusaha *(bussiness process re-engineering)* serta memerlukan pengaturan

[45] *Ibid.*, Pasal 6 Huruf a.
[46] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 4.
[47] *Ibid.*, Pasal 7 Ayat 1.
[48] *Ibid.*, Penjelasan Pasal 7 Ayat 1.

(redesign) proses bisnis perizinan berusaha di dalam sistem perizinan berusaha secara elektronik. Melalui penerapan konsep ini, pelaksanaan penerbitan perizinan berusaha dapat lebih efektif dan sederhana karena tidak seluruh kegiatan usaha wajib memiliki izin, di samping itu melalui penerapan konsep ini kegiatan pengawasan menjadi lebih terstruktur baik dari periode maupun substansi yang harus dilakukan pengawasan.[49]

Perizinan merupakan instrumen kebijakan pemerintah untuk melakukan pengendalian atas akibat negatif yang mungkin ditimbulkan oleh aktivitas sosial maupun ekonomi. Izin juga merupakan instrumen untuk perlindungan hukum atas kepemilikan atau penyelenggaraan kegiatan. Sebagai instrumen pengendalian, perizinan memerlukan rasionalitas yang jelas dan tertuang dalam bentuk kebijakan dan peraturan perundang-undangan sebagai acuan dari adanya perizinan tersebut. Tanpa rasionalitas dan desain kebijakan yang jelas, perizinan akan kehilangan maknanya sebagai instrumen pengendali yang memberikan perlindungan hukum. Izin merupakan keputusan administratif yang lazim disebut sebagai keputusan tata usaha negara yang berisi pengaturan mengenai kegiatan yang dapat atau tidak dapat dilakukan oleh masyarakat. Untuk memproses keputusan tata usaha negara, pemerintah memerlukan dan memiliki organisasi yang disebut birokrasi. Birokasi pemerintah sebagai kumpulan tugas dan jabatan yang terorganisir secara formal, berkaitan dengan jenjang yang kompleks dan tunduk kepada peraturan yang berlaku. Keberhasilan suatu izin bukan hanya berdasarkan pada jumlah izin yang

[49] *Ibid.,* Penjelasan Umum.

dikeluarkan atau jumlah retribusi yang diterima, melainkan harus berdasarkan pada sampai sejauh mana instrumen perizinan berfungsi dalam mempercepat kegiatan ekonomi dan penanaman modal oleh masyarakat.[50]

Perizinan berusaha berbasis risiko yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko ("PP No. 5/2021") dikelola oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal ("BKPM") melalui sistem OSS. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("Undang-Undang LLAJ") beserta peraturan pelaksanaannya merupakan peraturan sektoral kegiatan usaha angkutan barang di jalan raya. UU LLAJ sama sekali tidak mengatur tentang adanya izin usaha bagi kegiatan angkutan bermotor untuk barang umum, hingga diundangkannya Omnibus Law dan PP No. 5/2021 pada pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum menjadi diwajibkan untuk memperoleh perizinan berusaha. Penulis akan mencoba menganalisis penerapan perizinan berusaha berbasis risiko melalui sistem OSS dan Undang-Undang LLAJ serta bagaimana dampaknya bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum yang mengajukan permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin.

Kegiatan penanaman modal salah satunya dapat dilakukan dengan cara melakukan impor alat angkutan yang belum dapat diproduksi di dalam negeri. Pada dasarnya kegiatan impor barang dari luar negeri dikenakan bea masuk.[51] Dalam

[50] Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan: Dalam Sektor Pelayanan Publik, Cetakan Kelima* (Jakarta: Sinar Grafika, 2019), hal. v-viii.

[51] Bea Masuk adalah pungutan negara berdasarkan Undang-Undang ini yang dikenakan terhadap barang yang diimpor. Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang*

rangka peremajaan armada atau pengembangan kegiatan usaha, pelaku usaha angkutan bermotor melakukan kegiatan impor kendaraan berupa truk yang dikategorikan sebagai mesin. Jumlah bea masuk atas impor truk adalah sebesar 5% dari harga truk.[52] Pemerintah Pusat memberikan fasilitas kepada penanam modal yang melakukan penanaman modal[53] yang melakukan perluasan usaha atau melakukan penanaman modal baru. Industri yang menghasilkan jasa yang dapat memperoleh pembebasan bea masuk atas impor mesin salah satunya adalah bidang transportasi/perhubungan (untuk jasa transportasi publik).[54] Berdasarkan ketentuan di dalam Undang-Undang Penanaman Modal, pelaku usaha angkutan atau transportasi publik/umum berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin setelah memenuhi persyaratan dalam peraturan perundang-undangan. Salah satu syarat untuk memperoleh fasilitas bea masuk atas impor mesin adalah perizinan berusaha berbasis resiko, yang di dalamnya mengandung ketentuan teknis di sektor perhubungan, padahal pemberian dan pengelolaan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin secara prinsip merupakan bagian

Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, LN No. 93, TLN No. 4661, Tahun 2006, Pasal 1 Ayat 15.

[52] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022*, *Op. Cit.*, Lampiran III, Struktur Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk, Pos Tarif/HS Code 8701.21.90, Uraian Barang: Traktor jalan untuk semi trailer hanya dengan mesin piston pembakaran dalam nyala kompresi (diesel atau semi diesel) *(road tractors for semi-trailers with only compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel)).*

[53] Indonesia, *Omnibus Law, Op. Cit.*, Pasal 77 Ayat (4)

[54] Bidang yang lain adalah pariwisata dan kebudayaan, pelayanan kesehatan publik, pertambangan, konstruksi, industri telekomunikasi dan kepelabuhan. Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin Serta Barang Dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*, BN No. 432, Tahun 2009, Lampiran: Daftar Industri Yang Menghasilkan Jasa Yang Dapat Memperoleh Pembebasan Bea Masuk.

dari peraturan di sektor keuangan dan sektor penanaman modal. Hal ini menjadi pertanyaan bagi Penulis tentang bagaimana cara pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum agar dapat memperoleh pembebasan bea masuk atas impor mesin pasca dipersyaratkannya perizinan berusaha berbaisis risiko, serta bagaimana seharusnya fasilitas penanaman modal tersebut diatur dalam peraturan perundangan-undangan terkait.

Pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.[55] Norma atau kaidah hukum bertujuan agar tercapai kedamaian di dalam kehidupan bersama, di mana kedamaian berarti suatu keserasian antara ketertiban dan ketenteraman, atau keserasian antara keterikatan dengan kebebasan. Itulah yang menjadi tujuan hukum, sehingga tugas hukum adalah tidak lain daripada mencapai suatu keserasian antara kepastian hukum dengan kesebandingan hukum.[56]

Melalui penelitian ini, penulis hendak melakukan rekonstruksi pada peraturan perundang-undangan yang terkait, dengan tujuan untuk memenuhi rasa keadilan bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dan masyarakat. Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk membuat penelitian dengan judul *"Rekonstruksi Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Umum Berbasis Nilai Keadilan"*.

---

[55] Indonesia, *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Amendemen Ketiga,* Pasal 28D.

[56] Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Cetakan ke-14* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2016), hal. 2.

1.2 Rumusan Masalah

Berangkat dari penjelasan latar belakang yang telah diuraikan di atas, masalah yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas kendaraan bermotor angkutan barang umum saat ini?
2. Mengapa regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum belum berkeadilan?
3. Bagaimanakah konstruksi regulasi yang ideal bagi pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum berbasis nilai keadilan?

1.3 Tujuan Penelitian

Setelah melihat latar belakang dan pokok permasalahan di atas, maka pembahasan penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menjelaskan dinamikan dan permasalahan regulasi tentang fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum.
2. Penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi bahan rujukan bagi penelitian di masa yang akan datang terkait dengan perizinan berusaha dan impor alat angkutan; dan

3. Penulis berharap hasil penelitian ini dapat memberikan konsep baru sebagai bahan rujukan bagi pembuatan peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal dan perizinan;

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki 2 (dua) kegunaan, yakni kegunaan secara teoritis dan praktis, sebagai berikut:

1.4.1 Kegunaan Secara Teoritis

1. Penulis berharap penelitian ini dapat memaparkan teori baru atau konsep baru yang merupakan sinergi hukum penanaman modal dan perizinan di Indonesia.
2. Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi bahan rujukan penelitian yang akan datang yang berkaitan dengan perizinan berusaha dan fasilitas bea masuk atas impor mesin.
3. Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi bahan rujukan bagi pelaksanaan kegiatan pengkajian yang teraktualisasi dari kegiatan pengajaran, diskusi dan seminar yang dilaksanakan didunia akademis dan praktis.

1.4.2 Kegunaan Secara Praktis

1. Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi masukan pemikiran bagi pihak yang berkepentingan, masyarakat luas serta penentu kebijakan, dalam

kaitannya dengan perizinan berusaha dan fasilitas bea masuk atas impor mesin.

2. Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi sumber rujukan bagi pelaksanaan impor kendaraan berupa truk di Indonesia.

1.5 Kerangka Konsepsional

Kerangka konsepsional adalah suatu kerangka yang menyatakan hubungan antara konsep-konsep khusus yang ingin atau akan diteliti.[57] Dalam kerangka konsepsional diungkapkan beberapa konsepsi atau pengertian yang akan dipergunakan sebagai dasar penelitian hukum.[58] Dengan adanya kerangka konsepsional maka akan ada suatu pembatasan konsep istilah yang digunakan dalam penulisan penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1.5.1 Rekonstruksi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, rekonstruksi dapat diartikan sebagai penyusunan (penggambaran) kembali.[59] Menurut *Black's Law Dictionary*, rekonstruksi adalah perbuatan mengkonstruksi kembali, ia mengandaikan ketiadaan akan suatu hal agar dikonstruksi kembali.[60] Sedangkan arti mengkonstruksi kembali

[57] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI-Press, 2007), hal. 132.

[58] Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Edisi 1, Cetakan ke-11* (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2009), hal 7.

[59] Diakses dari https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/rekonstruksi pada tanggal 27 Juli 2020 pukul 09.52 WIB.

[60] *RECONSTRUCTION. Act of constructing again. It presupposes the nonexistence of the thing to be reconstructed.* Henry Campbel Black, M.A., *Black's Law Dictionary, Revised Fourth Edition* (St. Paul, Minnesota: West Publishing Co, 1968, hal. 1437.

adalah membangun kembali, mendirikan kembali, baik fakta atau ide, atau merombak, membentuk kembali dengan cara baru sebagaimana yang diimajinasikan atau mengembalikan keentitasan sesuatu yang telah hilang atau hancur.[61] Menurut P.H. Collin, rekonstruksi adalah cara baru untuk mengorganisasi sesuatu.[62]

Hukum sendiri dapat diartikan sebagai sebuah wilayah di mana setiap orang harus mengkonstruksi, menciptakan atau menafsirkan (sesuatu yang *artificial*) apa yang disebut hukum itu, barulah kemudian dia akan mampu menjelaskan apakah hukum itu.[63] Menurut pandangan Hans Kelsen, hukum adalah tata aturan *(order)* sebagai suatu sistem aturan-aturan *(rules)* tentang perilaku manusia. Dengan demikian hukum tidak menunjuk pada satu aturan tunggal *(rule)*, tetapi seperangkat aturan *(rules)* yang memiliki suatu kesatuan sehingga dapat dipahami sebagai suatu sistem. Konsekuensinya adalah tidak mungkin memahami hukum jika hanya memperhatikan satu aturan saja.[64]

Marx dan Engels berpendapat bahwa faktor-faktor ekonomis mempunyai pengaruh absolut atas perkembangan kemasyarakatan. Masyarakat pada hakikatnya berbasiskan perimbangan-perimbangan dan hubungan-hubungan proses produksi dan semua pengejawantahan kesadaran kemasyarakatan, seperti struktur politik,

---

[61] *RECONSTRUCT. To construct again, to rebuild, either in fact or idea, or to remodel, to form again or anew as in the imagination or to restore again as an entity the thing which was lost or destroyed. Ibid.*

[62] *Reconstruction, new way of organizing.* P.H. Collin, *English Law Dictionary,* (Middlesex: Peter Collin Publishing Ltd. 1986), hal. 233.

[63] H.R. Otje Salman dan Anthon Susanto, *Teori Hukum: Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali, Cetakan Kedelapan* (Bandung: Refika Aditama, 2015), hal. 8.

[64] Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum,* (Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi, 2006), hal. 13.

hukum, moral, agama, seni dan begitu banyak lagi hanya merupakan suprastruktur yang ditentukan oleh basis tersebut. Hukum untuk bagian yang terbesar ditentukan oleh ekonomi, oleh sebab itu hubungan dan perimbangan yang bertalian dengan produksi dan distribusi kekayaan masyarakat merupakan materi penting yang menyebabkan terbentuknya aturan-aturan hukum.[65]

Rekonstruksi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah rekonstruksi hukum, yaitu upaya untuk menyusun kembali atau merombak aturan-aturan yang terdapat pada aturan hukum yang ada untuk menjadi aturan hukum yang baru berdasarkan ide penulis sesuai dengan nilai-nilai yang ingin diterapkan oleh penulis. Dasar perlu dilakukannya rekonstruksi hukum ini adalah karena faktor ekonomis, dimana pelaku usaha membutuhkan fasilitas pembebasan bea masuk agar dapat menjalankan usahanya dengan lebih baik. Hukum yang akan direkonstruksi dalam penelitian ini pun adalah rangkaian peraturan yang menjadi seperangkat peraturan hukum yang akan disandingkan dengan praktik yang terjadi.

1.5.2 Perizinan Berusaha

Definisi perizinan dapat diperoleh dari pendapat para sarjana hukum. Utrecht menjelaskan bahwa bilamana pembuat peraturan tidak umumnya melarang suatu perbuatan, tetapi masih juga memperkenankannya asal saja diadakan secara yang ditentukan oleh masing-masing hal konkret, maka perbuatan administrasi

[65] John Gilissen dan Frits Gorle, *Sejarah Hukum-Suatu Pengantar, disadur oleh F. Tengker, Cetakan Kelima* (Bandung: Refika Aditama, 2011), hal. 97.

negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat suatu izin *(vergunning)*.[66] Dengan demikian dapat diketahui bahwa izin *(vergunning)* adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Izin dapat juga diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan atau pembebasan dari suatu larangan.

Menurut S.J. Fockema Andreae, izin dapat juga diartikan sebagai perkenan atau izin dari pemerintah berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah yang disyaratkan untuk perbuatan yang pada umumnya memerlukan pengawasan khusus, tetapi yang pada umumnya tidaklah dianggap sebagai hal-hal yang sama sekali tidak dikehendaki.[67] Menurut Ateng Syafrudin, izin bertujuan dan berarti menghilangkan halangan, hal yang dilarang menjadi boleh atau sebagai peniadaan ketentuan larangan umum dalam peristiwa konkret.[68] Menurut Sjachran Basah, izin adalah perbuatan hukum administrasi negara bersegi satu yang mengaplikasikan peraturan dalam hal konkret berdasarkan persyaratan dan prosedur sebagaimana ditetapkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan.[69] Kemudian Bagir Manan menyebutkan bahwa izin dalam artian luas berarti suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk memperbolehkan melakukan tindakan atau perbuatan tertentu yang secara umum dilarang.[70]

[66] Ernst Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia* (Jakarta: Ichtiar. 1957), hal. 186.
[67] Dikutip dari Sutedi, *Hukum Perizinan, Op. Cit.*, hal. 169.
[68] Dikutip dari *Ibid.*, hal. 170.
[69] *Loc. Cit.*
[70] *Loc. Cit.*

N.M. Spelt dan J.B.J.M ten Berge membagi pengertian izin dalam arti luas dan sempit.[71] Dalam arti luas, izin ialah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Dengan memberi izin, penguasa memperkenankan orang yang memohonnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang. Hal ini menyangkut perkenanan bagi suatu tindakan yang demi kepentingan umum mengharuskan pengawasan khusus atasnya. Sedangkan dalam arti sempit, izin adalah pengikatan-pengikatan pada suatu peraturan izin pada umumnya didasarkan pada keinginan pembuat undang-undang untuk mencapai suatu tatanan tertentu atau untuk menghalangi keadaan-keadaan yang buruk.

Adapun pengertian perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan fungsi pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki oleh pemerintah terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat.[72] Dengan memberi izin, penguasa memperkenankan orang yang memohonnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang demi memperhatikan kepentingan umum yang mengharuskan adanya pengawasan. Hal pokok pada izin, bahwa suatu tindakan dilarang kecuali diperkenankan dengan tujuan agar dalam ketentuan-ketentuan yang bersangkutan dilakukan dengan cara-cara tertentu.

[71] Dikutip dari *Ibid.*, hal. 170-171.
[72] *Ibid.*, hal. 168.

Dalam perspektif hukum, penyelenggaraan perizinan berbasis kepada teori negara hukum modern (negara hukum demokratis) merupakan perpaduan antara konsep negara hukum *(rechtstaat)* dan konsep negara kesejahteraan *(welfare state)*.[73] Konsep negara kesejahteraan itu sendiri adalah menempatkan peran negara tidak hanya terbatas sebagai penjaga ketertiban semata, tetapi negara juga dimungkinkan untuk ikut serta dalam segala aspek kehidupan masyarakat, dengan tujuan untuk mewujudkan kesejahteraan setiap warganya.[74] Pemberian pelayanan kepada masyarakat merupakan kewajiban utama bagi pemerintah. Sejauh mana pelayanan yang diberikan kepada masyarakat agar dapat terjangkau, mudah, cepat, dan efisien baik dari sisi waktu maupun pembiayaannya.

Pelayanan kepada masyarakat atau pelayanan publik dalam perkembangannya timbul dari adanya kewajiban sebagai sebuah proses penyelenggaraan kegiatan pemerintah baik yang bersifat individual maupun kelompok. Pemberian pelayanan publik tidak boleh tercipta perlakuan yang berbeda yang dapat menimbulkan diskriminasi pelayanan bagi masyarakat. Maka dari itu diperlukan manajemen pelayanan yang baik dengan menerapkan keterbukaan, kemudahan prosedur, penetapan tarif yang jelas dan terjangkau, profesionalitas aparatur teknis pelayanan dan ketersediaan tempat pengaduan keluhan masyarakat, serta tersedianya sistem pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur yang telah ditetapkan. Dalam kaitannya dengan pelayanan perizinan

[73] *Ibid.,* hal. 1.
[74] *Ibid.,* hal. 2.

penanaman modal, saat ini telah dikembangkan suatu sistem pelayanan yang bertujuan untuk menciptakan kemudahan pelayanan perizinan penanaman modal. Hal ini merupakan upaya untuk memperbaiki konsep pelayanan perizinan sebelumnya yang banyak menemui kendala, di mana para penanam modal dan pelaku usaha terpaksa merasakan prosedur perizinan yang berbelit-belit seperti persyaratan, waktu dan biaya yang harus dikeluarkan yang tidak dapat diukur dan dipastikan.

Melihat kenyataan yang demikian, tentu saja diperlukan adanya perubahan paradigma pelayanan publik khususnya pelayanan perizinan penanaman modal agar tercipta perizinan penanaman modal yang dapat dikategorikan murah, cepat dan jelas sesuai dengan standar pelayanan publik yang baik. Dengan adanya standardisasi pelayanan publik dalam pemberian pelayanan perizinan penanaman modal, tentu saja akan diperoleh sistem pelayanan yang baku dan berkepastian, sehingga para pelaku usaha dan penanam modal dapat mengukur tingkat aksesibilitas pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara perizinan. Di sinilah diperlukan peranan dan fungsi kelembagaan pelayanan perizinan khususnya komitmen penyelenggara perizinan penanaman modal untuk mengatur dan menentukan suatu standar dan prosedur baku agar diperoleh kepastian hukum sehingga para pelaku usaha dan penanam modal dapat menanamkan modalnya dengan lancar dan terukur.

Di Indonesia saat ini, perizinan berusaha dilaksanakan melalui sistem *Online Single Submission* ("Sistem OSS"). Sistem OSS diresmikan pada tanggal 9

Juli 2018 oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian. Sistem OSS ini hadir dalam rangka pelayanan perizinan berusaha terintegrasi yang berlaku di semua kementerian, lembaga, dan pemerintah daerah di seluruh Indonesia, yang selama ini dilakukan melalui Perizinan Terpadu Satu Pintu ("PTSP"). Selain melalui PTSP, masyarakat dapat mengakses Sistem OSS secara daring di mana pun dan kapan pun.[75] Pelaksanaan Sistem OSS diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik yang diundangkan pada tanggal 21 Juni 2018.[76] Pengadaan Sistem OSS ini merupakan upaya pemerintah dalam menyederhanakan perizinan berusaha dan menciptakan model pelayanan perizinan terintegrasi yang cepat dan murah, serta memberi kepastian. Dengan adanya Sistem OSS, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian menyatakan bahwa perizinan berusaha akan didapat oleh pelaku usaha dalam waktu kurang dari satu jam. Walaupun awalnya operasional Sistem diselenggarakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dengan didukung oleh Sistem *Indonesia National Single Window* (INSW) dan kementerian terkait lainnya, namun ini hanya merupakan transisi sambil menyiapkan pelaksanaan yang permanen di BKPM.

[75] Diakses dari https://ekon.go.id/publikasi/detail/1476/izin-berusaha-kini-lebih-mudah-menko-perekonomian-resmi-meluncurkan-sistem-oss pada tanggal 25 April 2021, pukul 09.42 WIB.

[76] Pada saat Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko mulai berlaku, maka Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik ini dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko*, LN No. 15, TLN No. 6617, Tahun 2021, Pasal 565 Huruf a.

Kemudian pada perjalanan awalnya, Sistem OSS yang dikelola oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian tersebut dialihkan ke BKPM pada tanggal 2 Januari 2019. Cakupan pengalihan akan dilakukan secara bertahap. Tahap pertama, untuk operasional dan layanan perizinan berusaha berbantuan, yang terdiri atas penyediaan pelayanan perizinan berusaha beserta fasilitas pendukungnya (OSS *Lounge*), penyediaan pusat layanan (*call center* 1500765), layanan bantuan teknis melalui e-mail, dan penyediaan sumber daya manusia dan anggaran, serta operasional Sistem OSS akan dimulai pada 2 Januari 2019. Tahap kedua, penyediaan infrastruktur Sistem OSS oleh BKPM dimulai pada 1 Maret 2019. Infrastruktur Sistem OSS mencakup jaringan, perangkat keras, lisensi perangkat lunak, dan perangkat pendukung. Sistem OSS menggunakan sistem *cloud* yang tersertifikasi ISO 27001:2013 (Sistem Manajemen Keamanan Informasi), sehingga pengalihan berjalan dengan lancar karena Sistem OSS sendiri sudah berada di *cloud*.[77] Pada tahapan ini Sistem OSS merupakan versi 1.0.

Setelah dilakukan uji coba sebelumnya, BKPM kemudian meluncurkan Sistem OSS versi 1.1 yang aktif pada tanggal 1 Januari 2020 pukul 00.00.[78] Pada Sistem OSS versi 1.1 tersebut menggunakan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia ("KBLI") 5 digit dari sebelumnya yang menggunakan 2 digit. Sistem OSS 1.1 didesain untuk mempermudah pelaku usaha untuk menggunakan Sistem

[77] Diakses dari https://ekon.go.id/publikasi/detail/1247/pelayanan-sistem-oss-mulai-beroperasi-di-bkpm-awal-tahun-2019 pada tanggal 25 April 2021 pukul 10.12 WIB.

[78] Diakses dari https://sipp.menpan.go.id/news/detail/dinas-penanaman-modal-dan-pelayanan-terpadu-satu-pintu/oss-versi-1-1-launching-1-januari-2020 pada tanggal 25 April 2021 pukul 10.23 WIB.

OSS dalam mengurus kebutuhan-kebutuhan perizinan berusaha. Selain lebih informatif dan mudah digunakan, Sistem OSS 1.1 juga dilengkapi dengan fitur-fitur baru untuk membantu pelaku usaha mengerjakan kebutuhan berusaha lainnya, seperti contohnya adalah fitur Laporan Kegiatan Penanaman Modal ("LKPM").[79]

Dengan diundangkannya Omnibus Law, dalam rangka peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha maka diterapkan perizinan usaha berbasis risiko yang dilakukan berdasarkan penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan. Sistem OSS 1.1 kemudian diupgrade menjadi Sistem *Online Single Submission Risk Based Approach* ("Sistem OSS RBA").

Risiko yang menjadi dasar perizinan berusaha diklasifikasikan menjadi risiko rendah, menengah rendah, menengah tinggi, dan tinggi. Untuk kegiatan usaha risiko rendah, pelaku usaha hanya dipersyaratkan memiliki NIB. Untuk kegiatan usaha risiko menengah rendah, pelaku usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan pernyataan pemenuhan sertifikat standar. Untuk kegiatan usaha risiko menengah tinggi, pelaku usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan sertifikat standar yang telah diverifikasi. Sedangkan untuk kegiatan usaha risiko tinggi, pelaku usaha dipersyaratkan memiliki NIB dan izin yang telah diverifikasi.[80] Penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis Risiko meliputi a) pengaturan perizinan berusaha berbasis risiko, b) norma, standar, prosedur, dan kriteria perizinan berusaha berbasis risiko, c) perizinan berusaha berbasis risiko melalui Sistem OSS, d) tata

[79] Diakses dari https://izin.co.id/indonesia-business-tips/2019/11/27/perbedaan-oss-1-0-dan-oss-1-1/ pada tanggal 25 April 2021 pukul 10.57 WIB.

[80] Pemerintah, *Op. Cit.*, Penjelasan Umum.

cara pengawasan perizinan berusaha berbasis risiko, e) evaluasi dan reformasi kebijakan perizinan berusaha berbasis risiko, f) pendanaan perizinan berusaha berbasis risiko, g) penyelesaian permasalahan dan hambatan perizinan berusaha berbasis risiko dan h) sanksi.[81]

Merujuk kepada ketentuan dalam PP No. 5/2021, dapat kita ketahui bahwa perizinan berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk menunjang kegiatan usaha.[82]

Perizinan berusaha adalah pendaftaran yang diberikan kepada pelaku usaha untuk untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatan dan diberikan dalam bentuk persetujuan yang dituangkan dalam bentuk surat/keputusan atau pemenuhan persyaratan dan/atau komitmen. Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik atau OSS adalah perizinan berusaha yang diterbitkan oleh Lembaga OSS untuk dan atas nama menteri, pimpinan lembaga, gubernur atau bupati/walikota kepada pelaku usaha melalui sistem elektronik terintegrasi. Pelaku usaha melakukan pendaftaran melalui OSS dan kemudian akan memperoleh izin usaha. Izin Usaha adalah izin yang diterbitkan oleh lembaga OSS untuk dan atas nama menteri, pimpinan lembaga, gubernur, atau bupati/walikota setelah pelaku usaha melakukan pendaftaran.

[81] *Ibid.*

[82] Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021, Op. Cit.*, Pasal 1 Ayat (4)

1.5.3 Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum

Pelaku usaha adalah orang perseorangan atau badan usaha yang melakukan usaha dan/atau kegiatan pada bidang tertentu.[83] Nomor Induk Berusaha ("NIB") adalah bukti registrasi/pendaftaran pelaku usaha untuk melakukan kegiatan usaha dan sebagai identitas bagi pelaku usaha dalam pelaksanaan kegiatan usahanya.[84] Setiap pelaku usaha wajib memiliki 1 NIB yang diterbitkan oleh Lembaga OSS yang merupakan identitas bagi pelaku usaha sebagai bukti registrasi/pendaftaran pelaku usaha untuk melakukan kegiatan usaha.[85]

Pelaku usaha dapat berbentuk perseroan terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam undang-undang tentang perseroan terbatas yang telah disahkan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum.[86] Pelaku usaha yang dapat mengajukan permohonan perizinan berusaha salah satunya adalah badan usaha berbentuk perseroan terbatas, yang mana penanaman modal yang dilakukan oleh badan usaha tersebut dikategorikan ke dalam PMDN dan PMA.[87]

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas ("Undang-Undang Perseroan Terbatas"), Perseroan Terbatas adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam

[83] *Ibid,* Pasal 1 Ayat 11.
[84] Ibid., Pasal 1 Ayat 12.
[85] *Ibid.*, Pasal 176.
[86] *Ibid.*, Pasal 170 Ayat (6).
[87] BKPM, *Peraturan No. 4/2021, Op. Cit.,* Pasal 9 Ayat 1, jo. Pasal 9 Ayat 5 jo. Pasal 9 Ayat 8.

saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-Undang Perseroan Terbatas serta peraturan pelaksanaannya.[88] Kegiatan usaha merupakan kegiatan yang dijalankan oleh perseroan terbatas dalam rangka mencapai maksud dan tujuannya, yang merupakan usaha pokok perseroan terbatas tersebut. Kegiatan usaha harus dirinci secara jelas dalam anggaran dasar dan rincian tersebut tidak boleh bertentangan dengan anggaran dasar.[89] Salah satu kegiatan usaha yang dapat dilaksanakan oleh perseroan terbatas adalah jasa angkutan atau transportasi barang.

Perseroan terbatas adalah badan hukum bisa disebut juga sebagai korporasi. Korporasi didefinisikan sebagai sekelompok individu yang diperlakukan oleh hukum sebagai suatu kesatuan, yaitu *person* yang memiliki hak dan kewajiban terpisah dari hak dan kewajiban individu yang membentuknya. Suatu korporasi dianggap sebagai person karena terdapat aturan hukum yang menentukan hak dan kewajiban hukum tertentu terkait dengan kepentingan anggota korporasi tetapi tidak terlihat sebagai hak dan kewajiban anggotanya, dan karenanya ditafsirkan sebagai hak dan kewajiban korporasi itu sendiri.[90]

Secara spesifik kegiatan usaha angkutan barang dirinci dalam KBLI dengan nomor 49431 Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum. Penjelasan kegiatan kelompok usaha ini mencakup usaha pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor dan dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang, seperti angkutan

[88] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas*, LN No. 106, TLN No. 4756, Tahun 2007, Pasal 1 Ayat (1).
[89] *Ibid.*, Penjelasan Pasal 18.
[90] Asshiddiqie, *Teori Hukum*, *Op. Cit.*, hal. 85.

dengan truk, pick-up dan kontainer.[91] Pada prakteknya pelaku usaha berbentuk perseroan terbatas mencantumkan bidang usaha dalam KBLI di dalam pasal ketiga anggaran dasarnya yang memuat maksud dan tujuan perseroan terbatas.

Masalah pokok dari penegakan hukum tidak terlepas dari 3 (tiga) unsur sistem hukum yang dijelaskan oleh Lawrence M. Friedman, yaitu substansi hukum, struktur hukum dan budaya hukum.[92] Substansi hukum yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan salah satunya adalah Undang-Undang LLAJ beserta peraturan pelaksanannya. Kemudian terkait dengan struktur hukum lalu lintas dan angkutan, untuk urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pendidikan berlalu lintas dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia, sedangkan urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Terkait dengan budaya hukum dapat diketahui bahwa kesadaran hukum, yaitu kesadaran akan kewajiban hukum kita masing-masing terhadap orang lain, sangat berpengaruh dalam pencegahan terjadinya pelanggaran hukum, dalam hal ini pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, karena dengan kesadaran hukum seseorang itu mengetahui yang seyogyanya dilakukan atau perbuat dan seyogyanya tidak

[91] Badan Pusat Statistik, *Op. Cit.* hal. 341.

[92] Dikutip Suteki dan Galang Taufan, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik), Edisi 1, Cetakan 3*, (Depok: Rajagrafindo Persada, 2020), hal. 102.

dilakukan atau perbuat terutama yang dapat merugikan orang lain, masyarakat dan negara.[93]

1.5.4 Penanaman Modal

Istilah penanaman modal atau investasi berasal dari terjemahan Bahasa Inggris, yang berarti menaruh uang di suatu tempat di mana uang tersebut nilainya akan meningkat, [94] atau suatu pengeluaran untuk memperoleh properti atau aset untuk menghasilkan keuntungan atau suatu pengeluaran modal.[95] Sedang orang atau badan usaha yang melakukan penanaman modal disebut sebagai penanam modal atau investor.[96]

Para ahli memiliki pandangan yang berbeda mengenai konsep teoritis tentang investasi. Fitzgeral mengartikan investasi adalah aktivitas yang berkaitan dengan usaha penarikan sumber-sumber (dana) yang dipakai untuk mengadakan barang modal pada saat sekarang, dan dengan barang modal akan dihasilkan aliran produk baru di masa yang akan datang. Dalam definisi ini investasi dikonstruksikan sebagai sebuah kegiatan untuk i) penarikan sumber dana yang digunakan untuk

---

[93] Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, *Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III No. 1, Januari–April 2016* (Semarang: Fakultas Hukum Universitas Sultan Agung), hal. 27-35.

[94] *INVEST: to put money somewhere (in a bank or by buying shares) where it should increase in value. INVESTMENT: money which has been invested.* Collin, *English Law, Op. Cit.*, hal. 146.

[95] *INVEST: to apply (money) for profit. INVESTMENT: an expenditure to acquire property or assets to produce revenue; a capital outlay.* Black, *Black's Law, Op. Cit.,* hal. 830-831.

[96] *INVESTOR: 1. A buyer of a security or other property who seeks to profit from it without exhausting the principal. 2. Broadly, a person who spends money with an expectation of earning a profit. Ibid.,* hal. 832.

pembelian barang modal dan ii) dari barang modal itu akan dihasilkan produk baru.[97]

Berdasarkan Undang-Undang Penanaman Modal, penanaman modal adalah segala bentuk kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia.[98] Modal adalah aset dalam bentuk uang atau bentuk lain yang bukan uang yang dimiliki oleh penanam modal yang mempunyai nilai ekonomis.[99] Penanam modal dalam negeri adalah perseorangan warga negara Indonesia, badan usaha Indonesia, negara Republik Indonesia atau daerah yang melakukan penanaman modal di wilayah negara Republik Indonesia. [100] Sedangkan, penanam modal asing adalah perseorangan warga negara asing, badan usaha asing, dan/atau pemerintah asing yang melakukan penanaman modal di wilayah negara Republik Indonesia. [101]

Penanaman modal harus menjadi bagian dari penyelenggaraan perekonomian nasional dan ditempatkan sebagai upaya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pembangunan ekonomi berkelanjutan, meningkatkan kapasitas dan kemampuan teknologi nasional, mendorong pembangunan ekonomi kerakyatan, serta mewujudkan kesejahteraan masyarakat dalam suatu sistem perekonomian yang

[97] Salim HS, *Hukum Investasi di Indonesia, Op. Cit.*, hal. 25.
[98] Indonesia, *Penanaman Modal, Op. Cit.*, Pasal 1 Ayat (1).
[99] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat (7).
[100] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat (5).
[101] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat (6).

berdaya saing. Tujuan penyelenggaraan penanaman modal hanya dapat tercapai apabila faktor penunjang yang menghambat iklim penanaman modal dapat diatasi, antara lain melalui perbaikan koordinasi antarinstansi Pemerintah Pusat dan daerah, penciptaan birokrasi yang efesien, kepastian hukum di bidang penanaman modal, biaya ekonomi yang berdaya saing tinggi, serta iklim usaha yang kondusif di bidang ketenagakerjaan dan keamanan berusaha. Dengan perbaikan berbagai faktor penunjang tersebut, diharapkan realisasi penanaman modal akan membaik secara signifikan.[102]

Menurut Komarudin, yang dikutip oleh Pandji Anoraga merumuskan penanaman modal dari sudut pandang ekonomi dan memandang investasi sebagai salah satu faktor produksi disamping faktor produksi lainnya, pengertian investasi dapat dibagi menjadi tiga, yaitu:[103]

1. Suatu tindakan untuk membeli saham, obligasi atau penyertaan lainnya;
2. Suatu tindakan membeli barang-barang modal; dan
3. Pemanfaatan dana yang tersedia untuk produksi dengan pendapatan di masa mendatang.

Merujuk kepada penjelasan di atas, maka pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum yang membeli barang modal berupa truk dapat dikatakan sebagai penanam modal yang melakukan penanaman modal. Oleh karena itu, dalam rangka melaksanakan penanaman modalnya pelaku usaha tersebut harus mematuhi

[102] *Ibid.*, Penjelasan Umum.
[103] Pandji Anoraga, *Perusahaan Multi Nasional Penanaman Modal Asing* (Jakarta: Dunia Pustaka Jaya, 1995), hal. 47.

ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang penanaman modal, seperti Undang-Undang Penananam Modal, peraturan pemerintah, peraturan kepala BKPM dan peraturan kementerian sesuai dengan kegiatan usahanya.

1.5.5 Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Umum

Menurut *Black's Law Dictionary*, impor adalah kegiatan untuk membawa benda atau barang dagangan ke dalam suatu negara yang berasal dari negara lain.[104] Sedangkan menurut P.H. Collin, impor adalah membawa barang dari luar negeri ke dalam negeri untuk diperdagangkan.[105] Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya.[106] Dengan demikian dapat diketahui bahwa impor merupakan kegiatan pembelian suatu produk atau barang dari luar negeri yang dimasukkan ke dalam wilayah Republik Indonesia.

Kemudian, barang modal adalah harta berwujud yang memiliki rasa manfaat lebih dari 1 (satu) tahun, yang menurut tujuan semula tidak untuk

[104] *IMPORTATION. The act of bringing goods and merchandise into a country from a foreign country.* Henry Campbel Black, *Op. Cit.*, hal. 888.
[105] *Import, bringing foreign goods into a country to be sold*. P.H. Collin, *Op. Cit.*, hal. 134.
[106] Indonesia kepabeanan, *Op. Cit.*, Pasal 1 Ayat (13) jo. Pasal 1 Ayat (2).

diperjualbelikan.[107] Definisi barang modal dalam ketentuan tersebut penulis anggap sesuai dengan penelitian ini dikarenakan alasan bahwa barang modal bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum adalah alat angkutan berupa truk. Salah satu cara untuk memperoleh truk adalah dengan melakukan impor dari produsen luar negeri, terutama untuk jenis truk yang belum diproduksi di dalam negeri. Berbeda dengan agen tunggal pemegang merek (ATPM) atau pedagang besar kendaraan bermotor yang melakukan impor alat angkutan truk untuk dijual kembali kepada pihak ketiga lain, pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum melakukan impor alat angkutan truk untuk dipakai sendiri dan tidak untuk dijual kembali.

Dalam peraturan perundang-undangan dimungkinkan adanya pemberian fasilitas penanaman modal bagi pelaku usaha yang melaksanakan penanaman modal dan bergerak di bidang usaha sesuai dengan bidangnya. Fasilitas ini salahnya berupa pembebasan atau keringanan bea masuk atas impor barang modal, mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat di produksi di dalam negeri yang dalam pelaksanaan pemberiannya diatur dalam peraturan perundang-undangan. Mesin adalah setiap mesin, permesinan, alat perlengkapan instalasi pabrik, peralatan atau perkakas, dalam keadaan terpasang maupun terlepas yang

[107] Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Sebagaimana Telah Beberapa Kali Diubah Terakhir Dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah,* LN No. 4, TLN No. 5271, Tahun 2012, Pasal 16 Ayat (2).

digunakan untuk pembangunan atau pengembangan industri.[108] Definisi ini termasuk kepada kendaraan bermotor berupa truk yang merupakan barang modal bagi pelaku usaha angkutan barang umum. Pembahasan dalam bab-bab selanjutnya akan menjelaskan bahwa fasilitas pembebasan atas impor mesin adalah salah satu fasilitas yang diberikan kepada perusahaan yang melakukan penanaman modal berdasarkan Undang-Undang Penanaman Modal, Omnibus Law, PMK No. 176/2009 dan perubahannya dan Peraturan BKPM No. 4/2021.

Pemberian fasilitas penanaman modal diberikan dengan tujuan sebagai pendorong agar para penanam modal atau investor mau menanamkan modalnya di Indonesia. Manfaat adanya investasi itu adalah menggerakkan ekonomi masyarakat, menampung tenaga kerja dan meningkatkan kualitas masyarakat yang berada di daerah dilakukannya penanaman modal.

Menurut Undang-Undang Penanaman Modal, fasilitas penanaman modal diberikan dengan mempertimbangkan tingkat daya saing perekonomian dan kondisi keuangan negara dan harus promotif dibandingkan dengan fasilitas yang diberikan negara lain. Pentingnya kepastian fasilitas penanaman modal ini mendorong pengaturan secara lebih detail terhadap bentuk fasilitas fiskal, fasilitas hak atas tanah, imigrasi, dan fasilitas perizinan impor. Meskipun demikian, pemberian fasilitas penanaman modal tersebut juga diberikan sebagai upaya mendorong penyerapan tenaga kerja, keterkaitan pembangunan ekonomi dengan pelaku ekonomi kerakyatan, orientasi ekspor dan insentif yang lebih menguntungkan

[108] Menteri Keuangan, *PMK No. 176/2009, Op. Cit,*. Pasal 1 Ayat 3.

kepada penanam modal yang menggunakan barang modal atau mesin atau peralatan produksi dalam negeri, serta fasilitas terkait dengan lokasi penanaman modal di daerah tertinggal dan di daerah dengan infrastruktur terbatas yang akan diatur lebih terperinci dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.[109]

1.5.6 Nilai Keadilan

Pancasila ditempatkan pada posisi yang sangat strategis di Indonesia. Di satu sisi, Pancasila dijadikan sebagai sumber dari segala sumber hukum atau sumber tertib hukum atau sumber dari sistem hukum Indonesia. Di sisi lain, Pancasila juga berkedudukan sebagai ideologi bangsa, ideologi negara, cita negara *(staatsidee)* dan cita hukum *(rectsidee).*[110] Secara jelas kita dapat langsung menemukan bahwa rumusan sila-sila Pancasila terdapat kata adil, yaitu di sila ke-2 yang berbunyi kemanusiaan yang adil dan beradab dan sila ke-5 yang menyatakan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Selanjutnya, apabila kita melihat pembukaan undang-undang dasar 1945, secara tegas disebutkan komitmen bangsa Indonesia terhadap keadilan itu.[111]

Untuk dapat menjelaskan apa yang dimaksud dengan keadilan, maka kita harus merujuk kepada teori keadilan sebagaimana yang akan diuraikan di bawah ini, yaitu teori keadilan menurut Aristoteles, John Rawls, Hans Kelsen, Pancasila dan Islam. Keadilan begitu berkaitan erat dengan hak. Hanya saja, dalam konsepsi

[109] Indonesia, *Undang-Undang Penanaman Modal, Op. Cit.*, Penjelasan Umum.
[110] Darmodiharjo, hal. 247-248.
[111] *Ibid.*, hal. 166.

keadilan bangsa Indonesia, hak ini tidak dapat dipisahkan dengan pasangan antimoninya, yaitu kewajiban. Sila kemanusiaan yang adil dan beradab dengan tegas mengamanatkan keserasian antara hak dan kewajiban sebagai manusia yang hidup bermasyarakat. Keadilan hanya dapat tegak dalam masyarakat yang beradab, atau sebaliknya, hanya masyarakat yang beradab yang dapat menghargai keadilan. Keserasian hak dan kewajiban itu menunjukkan bahwa manusia adalah makhluk berdimensi monodualistik, yakni sebagai makhluk individual dan sosial. Kedua hal yang berlawanan ini tidak dapat saling meniadakan.[112]

Dari teori-teori keadilan yang akan diuraikan di bawah ini dapat diketahui bahwa keadilan sangatlah relatif, sehingga keadilan tidak lain adalah keseimbangan dari nilai-nilai antinomi yang ada. Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, dikutip oleh Darmodiharjo menyebutkan enam pasang nilai tersebut, yaitu spiritualisme/idealisme dan materialisme, individualisme dan kolektivisme, pragmatisme dan voluntarisme, aksetisisme dan hedonisme, empirisme dan intuisionisme, rasionalisme dan romantisisme.[113]

1.6 Kerangka Teoritik

Setiap penelitian membutuhkan teori yang mendukung atau relevan dengan topik penelitian yang bersangkutan, serta berkaitan langsung dengan permasalahan. Dengan demikian, teori bermanfaat untuk mendukung analisis terhadap penelitian.

[112] *Ibid.*, hal. 167.
[113] *Ibid.*

Teori pun memberikan bekal kepada kita apabila akan mengemukakan hipotesis. Karena hipotesis dalam penelitian dapat digunakan sebagai tolok ukur sekaligus tujuan penelitian dalam bentuk pembuktian yang dituangkan dalam kesimpulan.[114]

Teori hukum tentu berbeda dengan apa yang kita pahami sebagai hukum positif. Hal ini perlu dipahami guna menghindarkan kesalahpahaman bahwa seolah-olah tidak dapat dibedakan diantara keduanya. Agar masalahnya menjadi jelas, maka akan disajikan beberapa teori yang dapat dijadikan kerangka acuan pada penelitian hukum normatif.[115] Di dalam landasan atau kerangka teoritis diuraikan segala sesuatu yang terdapat dalam teori sebagai suatu sistem aneka *theorema* atau ajaran (di dalam Bahasa Belanda: *"leersteling"*).[116]

Untuk menjelaskan rekonstruksi hukum terhadap pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum, penulis menggunakan teori-teori[117] sebagai berikut:

Teori keadilan sebagai *grand theory*;

Teori efektivitas hukum sebagai *middle theory*; dan

Teori hukum progresif sebagai *applied theory*.

---

[114] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal. 84.
[115] Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal. 127
[116] Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif, Op. Cit.*, hal. 7.
[117] Terdapat 3 (tiga) teori penelitian hukum sebagai berikut 1) *Grand Theory*, teori keseluruhan atau yang secara garis besar menjelaskan suatu permasalahan atau fakta hukum, disebut juga teori dasar yang menjadi rujukan maupun penafsiran untuk *middle theory*, misalnya teori keadilan, teori kesejahteraan, teori kedaulatan Tuhan dan teori negara hukum, 2) *Middle Theory*, teori yang lebih fokus dan mendetail dari *grand theory* yang dipakai, teori tengah yang menjelaskan lebih nyata dari *grand theory* sekaligus untuk menghubungkan dengan *applied theory*, misalnya teori legislasi, teori penegakan hukum, teori *good governance* dan teori sibernetika; dan 3) *Applied Theory*, teori yang berada di level mikro yang akan diaplikasikan dalam penyusunan teori baru atau konsep baru atau konseptualisasi, misalnya teori pembangunan, teori integrasi, teori rekayasa sosial, teori hukum responsif, teori hukum progresif dan teori kritik. Diperoleh dari *Materi Ajar Teori Hukum Disertasi*, disampaikan oleh Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E. Akt., M.Hum., di perkuliahan pada hari Sabtu tanggal 2 Mei 2020.

1.6.1 Teori Keadilan

Keadilan merupakan salah satu tujuan hukum selain daripada kepastian hukum dan kemanfaatan. Idealnya, hukum memang harus mengakomodasi ketiganya. Meskipun demikian, keadilan merupakan tujuan hukum yang paling penting. Demikian pentingnya keadilan ini membuat timbulnya pertanyaan apakah sesungguhnya keadilan itu sendiri? Pertanyaan ini antara lain dijawab oleh Ulpianus yang kemudian diambil alih oleh Kitab Hukum Justinianus, dengan mengatakan bahwa keadilan ialah kehendak yang ajeg dan tetap untuk memberikan kepada masing-masing bagiannya *(Iustitia est constants et perpetua voluntas ius suum cuique tribuendi)*.[118] Menurut Radbruch,[119] tugas teori hukum adalah membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofinya yang tertinggi.

1.6.1.1 Keadilan Menurut Aristoteles

Aristoteles adalah seorang murid Plato dan guru besar Alexander Yang Agung. Gagasan-gagasannya mendominasi pemikiran-pemikiran terutama selama abad pertengahan Eropa Barat.[120] Keadilan menurut Aristoteles dijelaskan dalam Buku V tentang keadilan buku *Nichomacean Ethics* karya Aristoteles. Aristoteles

[118] Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008), hal 156.

[119] Dalam konteks berpikir eropa kontinental, teori hukum dipandang sebagai suatu disiplin yang mandiri dengan objek kajian yang khusus, berbeda misalnya dengan ajaran hukum dan filsafat hukum. Menurut Satjipto Rahardjo, teori hukum boleh disebut sebagai kelanjutan dari usaha mempelajari hukum positif, setidak-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas. Salman, *Teori hukum, Op. Cit.,* hal. 45.

[120] Gilissen, Sejarah Hukum, *Op. cit.,* hal. 158.

menjelaskan bahwa yang dimaksud oleh setiap orang sebagai keadilan adalah suatu sikap/karakter yang membuat manusia cenderung melakukan hal yang adil/benar dan membuat mereka berlaku adil dan menghendaki keadilan, hal ini sama seperti ketidakadilan yang merupakan sikap/karakter yang membuat manusia berlaku tidak adil dan menghendaki ketidakadilan.[121]

Aristoteles adalah salah seorang dari pemikir-pemikir pertama, yang di dalam keputusan-keputusannya mengambil sikap relativistis, yaitu setiap tatanan kenegaraan sedikit banyak adalah layak sepanjang orang-orang yang melaksanakan kekuasaan relatif baik. Menurut Aristoteles, masyarakat terdiri dari manusia-manusia yang secara individu baik atau sama sekali tidak baik, tetapi sebagai suatu kesatuan betapa pun juga secara kolektif adalah baik sekali, sehingga masyarakat sebagai keseluruhan hanya perlu mengurus persoalan-persoalan kenegaraan yang penting-penting saja, sedangkan untuk pimpinan harus dipilih orang-orang yang paling cocok untuk itu.[122]

Aristoteles mengadakan perbedaan antara keadilan alam (alami) dan keadilan perundang-undangan (hukum).[123] Arsitoteles menyatakan bahwa kata adil mengandung lebih dari satu arti. Adil dapat berarti (adil) menurut hukum dan (adil menurut) apa yang sebanding, yaitu yang semestinya.[124] Oleh karena itu, Aristoteles

[121] "*We see that all men mean by justice that kind of state of character which makes people disposed to do what is just and makes them act justly and wish for what is just; and similarly by injustice that state which makes them act unjustly and wish for what is unjust."* Aristoteles, *Nichomachean Ethics, translated by W.D. Ross* (Kitchener: Batoche Books, 1999), hal. 71.

[122] Gilissen, *Op. Cit.*, hal. 159.

[123] *Ibid.*, hal. 13.

[124] Darmodiharjo, *Op. Cit.*, hal. 156.

membedakan keadilan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu keadilan korektif (komutatif) dan keadilan distributif.

Keadilan Distributif adalah keadilan yang secara proporsional diterapkan dalam lapangan hukum publik secara umum. Sebagai contoh, negara hanya akan mengangkat seseorang menjadi hakim apabila orang itu memiliki kecakapan untuk menjadi hakim. Sedangkan, keadilan korektif (komutatif) adalah keadilan dengan mempersamakan prestasi dan kontraprestasi, keadilan ini didasarkan pada transaksi baik yang sukarela maupun tidak.[125] Keadilan distributif menuntut setiap orang mendapat apa yang menjadi hak atau jatahnya. Jatah ini tidak sama untuk setiap orang tergantung pada kekayaan, kelahiran, pendidikan, kemampuan dan sebagainya sehingga sifatnya proporsional. Sedangkan keadilan komutatif memberikan kepada setiap orang sama banyaknya tanpa memandang kedudukan dan sebagainya. Keadilan distributif ditentukan oleh pembentuk peraturan undang-undang dan keadilan komutatif ditentukan oleh hakim.

Di dalam bukunya, Aristoteles menggambarkan bahwa hakim memperhatikan hubungan perorangan yang mempunyai kedudukan prosesuil yang sama tanpa membedakan orang *(equality before the law)*. Di sisi lain, seseorang dikatakan telah berlaku tidak adil apabila orang itu mengambil (atau mendapat keuntungan) lebih dari bagian yang semestinya.[126] Misalnya, dalam kejadian seseorang terluka dan orang lain melukai atau seseorang membunuh dan orang lain

[125] *Ibid.,* hal. 157.
[126] Darmodiharjo, *Op. Cit.,* hal 167.

terbunuh, maka terjadi penderitaan dan perbuatan yang tidak sama rata (diibaratkan korban menderita kerugian dan pelaku mendapatkan keuntungan). Hakim mencoba menyamaratakan/menengahi (ketidakadilan ini) dengan cara memberikan hukuman, (dengan tujuan) mengambil keuntungan dari si pelaku penyerangan.[127] Itulah mengapa ketika terjadi sengketa, masyarakat meminta perlindungan kepada keputusan hakim, menghadap kepada hakim berarti memperoleh keadilan karena sifat hakim adalah untuk menghidupkan keadilan. Masyarakat mencari hakim untuk menemukan jalan tengah, yang mana di beberapa negara hakim disebut juga sebagai penengah, dengan asumsi bahwa apabila mereka memperoleh jalan tengah maka mereka akan mendapatkan keadilan.[128]

Selain sama rata, keadilan menurut Aristoteles dapat juga bersifat proporsional. Suatu fakta yang sederhana bahwa keutamaan harus berdasarkan kepada kepantasan (dengan kata lain dapat dikatakan bahwa orang yang memperoleh keutamaan adalah orang yang pantas). Semua orang sependapat bahwa proporsi yang adil pada satu titik harus berdasarkan pada suatu kepantasan, walaupun bisa saja mereka memiliki nilai kepantasan yang berbeda. Seorang demokrat melihat kepantasan dari status seseorang sebagai orang yang merdeka, pendukung oligarki melihat kepantasan dari kekayaan atau status kebangsawanan

---

[127] *"For in the case also in which one has received and the other has inflicted a wound, or one has slain and the other been slain, the suffering and the action have been unequally distributed; but the judge tries to equalize by means of the penalty, taking away the gain from the assailant."* Aristoteles, *Nicomachean Ethics*, *Op. Cit.*, hal. 77.

[128] *"This is why when people dispute, they take refuge in the judge and to go to the judge is to go to justice. For the nature of the judge is to be a sort of animate justice and they seek the judge as an intermediate, and in some states they call judges mediators, on the assumption that if they get what is intermediate they will get what is just." Ibid.*, hal. 77-78.

dan pendukung aristokrasi melihat kepantasan dari keunggulan seseorang.[129] Dalam banyak hal keadilan yang bersifat timbal balik dan korektif (komutatif) tidak sesuai untuk diterapkan, contohnya seperti apabila seorang pejabat negara melukai seseorang, maka pejabat tersebut tidak harus dihukum/dilukai balik, dan apabila seseorang melukai seorang pejabat negara maka orang tersebut tidak hanya harus dihukum saja tetapi juga diberikan hukuman tambahan.[130] Di sisi lain, keadilan dalam hal pembagian kepemilikan bersama selalu didasarkan kepada proporsionalitas seperti di atas, contohnya seperti pembagian aset bersama suatu perseroan, pembagian seperti ini akan dilakukan sesuai dengan rasio penempatan modal usaha oleh para penanam modalnya satu sama lain.[131] Dengan demikian keadilan menurut Aristoteles dapat diungkapkan bahwa untuk hal-hal yang sama diperlakukan secara sama, dan hal-hal yang tidak sama juga diperlakukan secara tidak sama atau dengan kata lain, secara proporsional sesuai dengan ketidaksamaannya.

[129] "*This is plain from the fact that award should be "according to merit", for all men agree that what is just in distribution must be according to merit in some sense, though they do not all specify the same sort of merit, but democrats identify it with the status of freeman, supporters of oligarchy with wealth (or with noble birth) and supporters of aristocracy with excellence." Ibid.,* hal. 76.

[130] *"For in many cases reciprocity and rectificatory justice are not in accord e.g. if an official has inflicted a wound, he should not be wounded in return and if some one has wounded as official, he ought not to be wounded only but punished in addition." Ibid.*, hal. 79.

[131] "*For the justice which distributes common possession is always in accordance with the kind of proportion mentioned above (for in the case also in which the distribution is made from the common funds of a partnership it will be according to the same ratio which the funds put into the business by the partners bear to one another)." Ibid.,* hal. 77.

1.6.1.2 Keadilan Menurut Hans Kelsen

Hans Kelsen menjelaskan bahwa keadilan dan hukum harus dianggap sebagai dua konsep yang berbeda. Apabila konsep tentang keadilan memang dapat dipergunakan, maka keadilan tersebut dapat menjadi teladan untuk membuat hukum yang baik dan sebagai kriteria untuk membedakan hukum yang baik dan hukum yang buruk.[132] Hukum dan keadilan adalah dua konsep yang berbeda, hukum yang dipisahkan dari keadilan adalah hukum positif.[133] Hans Kelsen mencetuskan teori hukum murni *(the pure theory of law)* yaitu teori hukum positif tetapi bukan hukum positif sebagai suatu sistem hukum tertentu melainkan suatu teori hukum umum *(general legal theory)*. Sebagai suatu teori, tujuan utamanya adalah pengetahuan terhadap subyeknya untuk menjawab pertanyaan apakah hukum itu dan bagaimana hukum dibuat. Bukan pertanyaan apakah hukum yang seharusnya *(what the law ought to be)* atau bagaimana seharusnya hukum dibuat *(ought to be made)*.[134]

Masalah hukum sebagai ilmu adalah masalah teknik sosial, bukan masalah moral. Tujuan dari suatu sistem hukum adalah mendorong manusia dengan teknik tertentu agar bertindak dengan cara yang ditentukan oleh aturan hukum. Konsep hukum seringkali secara luas digunakan dengan mengalami bias politik dan bias

---

[132] *"Justice and law must be considered as two different concepts. If the idea of justice has any function at all, it is to be a model for making good law and a criterion for dishtinguishing good from bad law."* Hans Kelsen, *Law, State and Justice in the Pure Theory of Law, dimuat dalam the Yale Law Journal, Volume 57:377,* (New Haven: The Yale Law Journal Company Inc., 1948), hal. 383.

[133] Asshiddiqie, *Teori Hukum*, *Op. Cit.*, hal. 16.

[134] *Ibid.*

ideologis. Pendapat yang menyatakan bahwa hukum dalam rezim Bolshevisme, sosialisme nasional atau fasisme yang menindas kebebasan adalah bukan hukum, menunjukkan bagaimana bias politik dapat mempengaruhi definisi hukum.[135] Akhirnya konsep hukum dibuat terkait dengan cita keadilan, yaitu demokrasi dan liberalisme. Padahal optik ilmu hukum bebas dari penilaian moral dan politik, demokrasi dan liberalisme hanyalah dua prinsip yang mungkin ada dalam suatu masyarakat yang mengakui prinsip tersebut, seperti halnya juga otokrasi dan sosialisme yang juga mungkin ada pada masyarakat lain.

Membebaskan konsep hukum dari ide keadilan cukup sulit karena secara terus menerus hukum dicampuradukkan secara politis terkait dengan tendensi ideologis untuk membuat hukum terlihat sebagai keadilan. Hukum dan keadilan identik jika hanya ada aturan yang adil yang disebut sebagai hukum, di mana suatu tata aturan sosial yang adil tadi dijustifikasikan secara moral. Tendensi mengidentikkan hukum dan keadilan adalah tendensi untuk menjustifikasi suatu tata aturan sosial. Hal ini merupakan tendensi dan cara kerja politik, bukan tendensi ilmu pengetahuan, karena pertanyaan apakah suatu hukum adalah adil atau tidak dan apa elemen esensial dari keadilan tidak dapat dijawab secara ilmiah. Yang dapat dijawab hanyalah bahwa tata aturan tersebut mengatur perilaku manusia dan berlaku bagi semua orang dan semua orang menemukan kegembiraan di dalamnya. Maka keadilan sosial adalah kebahagiaan sosial.[136]

[135] *Ibid.,* hal. 15.
[136] *Ibid.,* hal. 17.

Suatu sistem nilai positif tidak diciptakan secara bebas oleh individu sendiri, tetapi selalu merupakan hasil saling mempengaruhi antarindividu dalam suatu kelompok. Setiap sistem moral dan ide keadilan merupakan produk masyarakat dan berbeda-beda tergantung pada kondisi masyarakatnya. Fakta bahwa terdapat nilai-nilai yang secara umum diterima oleh masyarakat tertentu tidak bertentangan dengan karakter subyektif dan relatif dari pembenaran nilai tersebut. Demikian pula halnya dengan banyaknya persetujuan individu terhadap pembenaran, tidak membuktikan bahwa pembenaran tersebut adalah benar. Hal ini sama dengan fakta bahwa banyaknya orang percaya matahari mengelilingi bumi tidak dengan sendirinya membuktikan kebenarannya.[137]

Kelsen dimasukkan sebagai kaum Neokantian karena ia menggunakan pemikiran Kant tentang pemisahan antara bentuk dan isi. Bagi Kelsen, hukum berurusan dengan bentuk *(forma)* bukan isi *(materia)*. Sehingga, keadilan sebagai isi hukum berada di luar hukum.[138] Filsafat Kant bermaksud untuk memeriksa kesahihan pengetahuan secara kritis, tidak dengan pengujian empiris, melainkan dengan asas-asas apriori[139] dalam diri subjek.[140] Hans Kelsen juga membedakan antara ilmuwan hukum dengan otoritas pembentuk hukum, seperti hakim. Seorang ilmuwan hukum harus menerima apa pun keputusan pengadilan sebagai hal yang

[137] *Ibid.,* hal. 18.
[138] Darmodiharjo, *Op. Cit.,* hal. 115.
[139] Apriori adalah pengetahuan yang ada sebelum bertemu dengan pengalaman, atau dengan kata lain, sebuah istilah yang dipakai untuk menjelaskan bahwa seseorang dapat berpikir dan memiliki asumsi tentang segala sesuatu, sebelum bertemu dengan pengalaman dan akhirnya mengambil kesimpulan.
[140] Cahyadi, Pengantar, *Op. Cit.,* hal. 77.

sah kecuali dia memiliki kompetensi untuk mengatakan bahwa keputusan itu berada dalam kerangka dari norma hukum yang dipertanyakan. Dan walaupun dia dapat menunjukkan interpretasi yang mungkin diterapkan, dia harus menyerahkan persoalan interpretasi itu pada otoritas pembuat hukum lainnya untuk menentukan pilihan, karena mencoba untuk mempengaruhi otoritas pembuat hukum adalah masalah politis dan bukan masalah hukum.[141]

1.6.1.3 Keadilan Menurut John Rawls

Menurut John Rawls, keadilan adalah kebajikan utama dalam suatu lembaga sosial (masyarakat), dan kebenaran adalah cara berpikirnya. Suatu teori, bagaimanapun elegannya dan menguntungkannya secara ekonomi, harus ditolak atau diubah apabila tidak benar, demikian juga dengan hukum dan kelembagaan, bagaimanapun efisiennya dan tertatanya (hukum dan lembaga tersebut), harus direformasi atau dihancurkan apabila tidak adil.[142] Oleh karena masyarakat belum diatur dengan baik, orang-orang harus kembali kepada posisi asli mereka untuk menemukan prinsip-prinsip keadilan yang benar. Posisi asli *(original position)* ini adalah keadaan di mana manusia berhadapan dengan manusia lain sebagai

[141] *Ibid.*, hal. 84.

[142] *"Justice is the first virtue of social institutions, as truth is of system of thought. A theory however elegant and economical must be rejected or revised if it is untrue; likewise laws and institutions no matter how efficient and well-arranged must be reformed or abolished if they are unjust."* John Rawls, *A Theory Of Justice, Revised Edition* (Cambridge, Mass: The Belknap Press of Harvard University Press, 1999), hal. 3.

manusia.[143] Apabila manusia menempatkan diri pada posisi asli itu, manusia akan sampai kepada dua prinsip keadilan yang paling mendasar sebagai berikut:[144]

1. Prinsip kebebasan yang sama sebesar-besarnya. Menurut prinsip ini setiap orang mempunyai hak yang sama atas seluruh keuntungan masyarakat. Prinsip ini tidak menghalangi orang untuk mencari keuntungan pribadi asalkan kegiatan itu tetap menguntungkan semua pihak. Contohnya seperti, kebebasan untuk berperan serta dalam kehidupan politik (hak memberikan suara, hak untuk mencalonkan diri dalam pemilihan), kebebasan berbicara (termasuk kebebasan pers), kebebasan berkeyakinan (termasuk keyakinan beragama), kebebasan menjadi diri sendiri dan kebebasan untuk mempertahankan milik pribadi; dan
2. Prinsip ketidaksamaan, yang menyatakan bahwa situasi perbedaan (sosial ekonomi) harus diberikan aturan sedemikian rupa sehingga paling menguntungkan golongan masyarakat paling lemah (paling tidak mendapat peluang untuk mencapai propek kesejahteraan, pendapatan dan otoritas). Rumusan prinsip ini sesungguhnya merupakan gabungan dari dua prinsip, yaitu prinsip perbedaan dan prinsip persamaan yang adil atas kesempatan.

---

[143] Darmodiharjo, *Op. Cit.*, hal. 163. John Rawls menjelaskan bahwa posisi asli *(original position)* adalah situasi yang ia imajinasikan, tetapi mungkin dapat terjadi pada kenyataan. Rawls, *Op. Cit.*, hal. 104.

[144] *Ibid.*, hal. 165. John Rawls menjelaskan bahwa "*the two principles reads as follows: First, each person is to have an equal right to the most extensive scheme of equal basic liberties compatible with a similar scheme of liberties for others. Second, social and economic inequalities are to be arranged so that they are both (a) reasonably expected to be everyone's advantage and (b) attached to positions and offices open to all."* Rawls, *Op. Cit.*, hal. 53.

Melalui teori keadilan prosedural yang jelaskan oleh John Rawls, teori ini diharapkan akan dapat memberikan jaminan atas pemberian hak dan pada saat yang sama, pembagian kewajiban secara adil bagi setiap orang untuk mencapai kedamaian, ketertiban dan kewajaran secara lengkap dan menyeluruh. Keadilan adalah kewajaran. Rawls menyatakan bahwa kebebasan dan kesetaraan dapat digabungkan dalam satu prinsip keadilan. Yaitu, setiap orang memiliki hak yang sama terkait dengan kebebasan pokok, dan apabila terjadi ketidakadilan maka orang yang tertinggal harus diuntungkan dari kejadian tersebut.[145] Pengertian adil menurut Rawls adalah maksimum penggunaan barang secara merata dengan tetap memperhatikan kepribadian tiap-tiap orang.[146]

1.6.1.4 Keadilan Pancasila

Keadilan menurut konsepsi bangsa Indonesia adalah keadilan sosial, sesuai dengan sila ke-5 Pancasila. Menurut Notohamidjojo yang dikutip oleh Darmodiharjo, keadilan sosial menuntut supaya manusia hidup dengan layak dalam masyarakat. Masing-masing harus diberi kesempatan menurut *menselijke waardigheid* (kepatutan kemanusiaan). Pembangunan dan pelaksanaan

[145] *Through a procedural theory of justice put forward by John Rawls, it is hoped that it will be able to guarantee the implementation of rights and at the same time distribute obligations fairly for all people so as to realize peace, order and fairness in a complete and comprehensive manner. Justice is fairness. Rawls argues that liberty and equality can be combined in one principle of justice. Namely: "Everyone has the same rights of basic freedoms, and if there is injustice then the people who are left behind must be benefited by it".* Noor Saptanti, Adi Sulistiyono dan Burhanudin Harahap, *Debt Guarantee Charging Based On The Justice Principal, dimuat dalam Journal of Advances In Social Science And Humanities, Volume 7, No. 4, ISSN (0) 2395-6542, April 2021* (Manuscript Central), hal. 1466.

[146] Darmodiharjo, *Op. Cit.*, hal. 168.

pembangunan tidak hanya perlu mengandaikan dan mewujudkan keadilan melainkan juga kepatutan. Istilah kepatutan kemanusiaan seperti disebutkan oleh Notohamidjojo di atas dapat juga disebut kepatutan yang wajar atau proporsional.[147]

Prinsip keadilan sosial salah satunya direalisasikan dengan pelaksanaan jaminan sosial dan institusi negara yang bergerak di sektor sosial yang mengorganisasikan masalah sosial di Indonesia.[148] Konsep negara hukum Pancasila tampaknya berdiri di antara konsep negara barat, yang terlalu menekankan kepada kebebasan individual dan pemisahan agama dan negara, dengan konsep negara hukum komunis-sosialis, yang menekankan kekuasaan pemerintah dan menempatkan rakyat di bawah naungan negara dan menolak menolak agama secara keseluruhan. Di satu sisi, konsep negara Pancasila idealnya mengakui kebebasan individual sebagaimana disebutkan pada Pasal 28 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ("Undang-Undang Dasar 1945"). Tetapi di sisi lain, konsep ini juga menekankan peranan pemerintah dalam menguasai/mengelola sumber daya alam yang penting dan diperlukan oleh rakyat demi kepentingan rakyat. Penguasaan ini dimaksud agar sumber daya alam yang vital dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin oleh seluruh rakyat Indonesia untuk kesejahteraanya sendiri. Berdasarkan hal tersebut, negara hukum Pancasila

[147] *Ibid.,* hal. 167.

[148] "*Fifth, the principle of social justice. This principle is, among other things, realized in the provision of social security and state institutions engaged in the social sector that organizes social problems in the country."* Wakhidun Abdurrakhman, Adi Sulistiyono dan Abdul Manan, *The Concept of the State Law of Pancasila dimuat dalam South East Asia Journal of Contemporary Business, Economics and Law, Volume 17, Issue 5, ISSN 2289-1560, December 2018*, hal. 71.

idealnya tidak mengakui monopoli dari segelintir elit ekonomi dan adanya persaingan bebas.[149]

Dengan demikian dapat dilihat bahwa konsep negara Pancasila memberikan kebebasan yang berlaku sama bagi seluruh rakyat Indonesia dan hal-hal tertentu yang mana rakyat tidak memperoleh hak untuk melakukannya. Kebebasan individual yang berlaku bagi seluruh rakyat Indonesia dan dilindungi oleh Undang-Undang Dasar 1945 antara lain adalah kemerdekaan berserikat, berkumpul, mengeluarkan pikiran dan hak asasi manusia. Sedangkan di sisi lain, kekayaan alam yang dianggap vital dikelola dan dikuasai oleh negara, di mana rakyat tidak dapat secara bebas menguasai dan mengelola sendiri sumber daya alam tersebut, kecuali dirinya adalah perwakilan dari negara.

1.6.1.5 Keadilan Dalam Islam

Dalam ajaran agama Islam, Al-Qur'an dan Al Hadits merupakan sumber pokok ajaran yang digunakan oleh umat Islam untuk menjadi pegangan dalam menggali dan memahami konsep keadilan yang kemudian dapat diaplikasikan dalam kehidupan bermasyarakat. Al-Qur'an banyak membicarakan tentang

[149] *"The concept of the state of the Pancasila law seems to stand between the concepts of Western countries that overemphasize individual freedom and separate religion from the state, with the concept of the rule of law of communism socialism which emphasizes government power and places people under the state and rejects religion altogether. On the one hand, the concept of the state of Pancasila, ideally, recognizes individual freedom, as affirmed in Article 28 of the 1945 Constitution. But on the other hand, this concept also emphasizes the role of the government in controlling natural resources that are important and needed by the people for the benefit of people. This mastery is intended so that vital natural resources are utilized to the maximum extent by all the people of Indonesia and for their welfare. Based on the above, the state law of Pancasila, once again ideally, does not recognize the monopoly of a handful of economic elites and open fair competition." Ibid.,* hal. 70.

keadilan menunjukkan bahwa Allah SWT adalah sumber keadilan dan memerintahkan kepada para rasul-Nya dan seluruh hambaNya untuk menegakkan keadilan di dunia ini. Allah SWT memerintahkan orang-orang mukmin untuk menegakkan keadilan dan keadilan itu sendiri diklasifikasikan ke dalam amal salih. Oleh karena itu orang mukmin yang menegakkan keadilan dapat dikategorikan sebagai orang yang telah berupaya meningkatkan kualitas ketakwaan dirinya. Dengan istilah lain, dapat dikatakan bahwa keadilan itu sebagai salah satu indikator yang paling nyata dan dekat dengan ketakwaan. Allah SWT berfirman dalam Surat Al-Maidah Ayat 8 dan Ayat 9 sebagai berikut:

"Hai orang-orang yang beriman, hendaklah kamu menjadi orang-orang yang menegakkan (kebenaran) karena Allah, menjadi saksi dengan adil. Dan janganlah sekali-kali kebencianmu terhadap suatu kaum mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat dengan takwa dan bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan. Allah telah menjanjikan kepada orang-orang yang beriman dan beramal salih, bahwa untuk mereka ampunan dan pahala yang besar".

Allah SWT juga berfirman dalam surat an-Nisa Ayat 58 sebagai berikut:

"Apabila kamu sekalian memutuskan perkara diantara manusia, maka kamu sekalian harus memutuskan secara adil".

Ayat-ayat di atas memerintahkan umat Islam untuk menegakkan keadilan di bidang hukum, baik kedudukan mukmin tersebut sebagai hakim maupun saksi. Keadilan dalam Islam paling tidak mencakup empat makna, yaitu keadilan dalam

arti sama atau persamaan, keadilan dalam arti seimbang (proporsional), keadilan dalam arti memberikan hak kepada pemiliknya dan keadilan Ilahi.

Adil berasal dari kata *al-'adl* dan *al-idl*. *Al-'adl* untuk menunjukkan sesuatu yang hanya ditangkap oleh akal fikiran dan *al-'idl* untuk menunjukkan keadilan yang bisa ditangkap oleh panca indera. Keadilan yang berarti kesamaan dalam arti bahwa seorang hakim harus memperlakukan sama antara orang-orang yang berperkara, karena perlakuan sama antara para pihak yang berperkara itu merupakan hak mereka. Kemudian, keadilan dalam arti seimbang yang identik dengan kesesuaian atau proporsional. Keseimbangan tidak mengharuskan persamaan kadar dan sarat bagi semua bagian unit agar seimbang. Bisa saja satu bagian berukuran kecil atau besar, sedangkan kecil dan besarnya ditentukan oleh fungsi yang diharapkan darinya, seperti pembedaan laki-laki dan perempuan pada hak waris dan persaksian.

Terakhir, keadilan adil dalam arti perhatian terhadap hak-hak individu dan memberikan hak-hak itu kepada para pemiliknya. Lawan keadilan dalam pengertian ini adalah kezaliman yaitu sifat tidak memberikan hak kepada pemiliknya. Terakhir, keadilan ilahiah bahwa segala sesuatu yang ada di muka bumi ini sudah diatur oleh Allah SWT dengan pembagian dan keadaan yang adil.

1.6.2 Teori Efektivitas Hukum

Negara Indonesia adalah negara hukum.[150] Negara hukum secara sederhana adalah negara yang menempatkan hukum sebagai acuan tertinggi dalam penyelenggaraan negara atau pemerintahan (supremasi hukum). Menurut C.J.N Vesteden[151], hukum yang *supreme* mengandung makna pertama, bahwa suatu tindakan hanya sah apabila dilakukan menurut atau berdasarkan aturan hukum tertentu (asas legalitas). Ketentuan-ketentuan hukum hanya dapat dikesampingkan dalam hal kepentingan umum benar-benar menghendaki atau penerapan suatu aturan hukum akan melanggar dasar-dasar keadilan yang berlaku dalam masyarakat. Kedua, ada jaminan yang melindungi hak-hak setiap orang baik yang bersifat asasi maupun yang tidak asasi dari tindakan pemerintah atau pihak lainnya. Dengan demikian, dalam suatu negara hukum setiap kegiatan kenegaraan atau pemerintahan wajib tunduk pada aturan-aturan hukum yang menjamin dan melindungi hak-hak warganya.

Bahwa wawasan negara berdasarkan atas hukum atau *rechtsstaatsgedachte* yang dianut oleh negara kita adalah wawasan negara pengurus atau *verzorgingsstaatsgedachte*, yang memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa.[152] Akibatnya negara harus banyak campur tangan

---

[150] Indonesia, *Undang-Undang Dasar, Op. Cit.*, Pasal 1 Ayat (3).
[151] Dikutip dari Sutedi, *Hukum Perizinan, Op. Cit.*, hal. 1.
[152] A. Hamid S. Attamimi, *Ilmu Pengetahuan Perundang-undangan (Gesetzgebungswissenchaft) dan Pengembangan Pengajarannya di Fakultas Hukum*, Makalah dalam Diskusi Mengenai Kemungkinan Masuknya Ilmu Perundang-undangan dalam Kurikulum Fakultas Hukum pada Pertemuan Dekan-Dekan Fakultas Hukum Negeri Se-Indonesia Di Bawah Konsorsium Ilmu Hukum, Jakarta, 20-21 Oktober 1989, hal. 2.

dalam tata kehidupan masyarakat untuk mengadakan perubahan-perubahan untuk mencapai tujuan-tujuannya, antara lain dengan mengeluarkan banyak peraturan perundang-undangan.[153]

Pembentukan undang-undang bertujuan tidak lagi terutama menciptakan kodifikasi nilai dan norma kehidupan yang telah mengendap dalam masyarakat melainkan menciptakan modifikasi atau perubahan dalam kehidupan masyarakat melalui pembentukan undang-undang. Campur tangan negara yang tidak sedikit terhadap tata kehidupan masyarakat menyebabkan lahirnya banyak peraturan perundang-undangan yang tidak disertai perhatian dan perbaikan serta penyempurnaan pada bidang pembentukannya.[154]

Menurut Soerjono Soekanto, masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah a) faktor hukumnya sendiri (undang-undang), b) faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum, c) faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, d) faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan dan e) faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Kelima

[153] *Ibid.*
[154] *Ibid.*

faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan tolok ukur daripada efektivitas penegakan hukum.[155]

Mengenai faktor berlakunya suatu undang-undang, terdapat beberapa asas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut mempunyai dampak positif. Artinya supaya undang-undang tersebut mencapai tujuannya sehingga efektif. Asas tersebut adalah a) undang-undang tidak berlaku surut, artinya undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang disebut di dalam undang-undang tersebut, serta terjadi setelah undang-undang itu dinyatakan berlaku, b) undang-undang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula, (c) undang-undang yang bersifat khusus menyampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatnya sama. Artinya, terhadap peristiwa khusus wajib diperlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa itu, walaupun bagi peristiwa khusus tersebut dapat pula diperlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa yang lebih luas ataupun lebih umum, yang juga dapat mencakup peristiwa khusus tersebut, d) undang-undang yang berlaku belakangan membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu. Artinya, undang-undang lain yang lebih dahulu berlaku di mana diatur mengenai suatu hal tertentu, tidak berlaku lagi apabila ada undang-undang baru yang berlaku belakangan yang mengatur pula hal tertentu tersebut, akan tetapi makna dan tujuannya berlainan atau berlawanan dengan undang-undang lama tersebut, e) undang-undang tidak dapat diganggu

[155] Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor, Ibid.*, hal. 8-9.

gugat dan e) undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan materiil bagi masyarakat maupun pribadi.[156]

Lebih lanjut, gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari undang-undang mungkin disebabkan karena a) tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang, b) belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang dan c) ketidakjelasan arti kata-kata di dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.[157] Gangguan ini juga dihadapi oleh pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum yang hendak memperoleh bea masuk atas impor karena harus berada dalam irisan antara peraturan di bidang penanaman modal dan peraturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Mengenai faktor penegak hukum, secara sosiologis setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan (sosial) merupakan posisi tertentu di dalam struktur kemasyarakatan, yang mungkin tinggi, sedang-sedang saja atau rendah, sedangkan seseorang yang mempunyai kedudukan tertentu, lazimnya dinamakan pemegang peranan. Suatu peranan tertentu dapat dijabarkan ke dalam unsur-unsur, yaitu a) peranan yang ideal, b) peranan yang seharusnya, c) peranan yang dianggap oleh diri sendiri dan d) peranan yang sebenarnya dilakukan. Kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya

[156] *Ibid.,* hal. 12-13.
[157] *Ibid.,* hal. 17-18.

dengan peranan yang sebenarnya dilakukan, maka akan terjadi suatu kesenjangan peranan.[158]

Mengenai faktor sarana atau fasilitas, Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana dan fasilitas tersebut, antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya. Namun demikian, untuk efektivitas penegakan hukum, dalam mengatasi jumlah perkara yang terlalu banyak tidak semata-mata diselesaikan hanya dengan menambah jumlah hakim. Kalau yang dilakukan hanyalah menambah jumlah hakim untuk menyelesaikan perkara, maka hal itu hanya mempunyai dampak yang sangat kecil di dalam usaha untuk mengatasi hambatan-hambatan pada penyelesaian perkara terutama dalam jangka panjang. Masalah lain yang erat hubungannya dengan penyelesaian perkara dan sarana atau fasilitasnya adalah soal efektivitas dari sanksi negatif yang diancamkan terhadap peristiwa-peristiwa pidana tertentu. Sanksi negatif (seperti lamanya masa pidana penjara) yang relatif berat atau diperberat saja bukan merupakan sarana yang efektif untuk dapat mengendalikan kejahatan maupun penyimpangan-penyimpangan lainnya. Kepastian di dalam penanganan perkara maupun kecepatannya mempunyai dampak yang lebih nyata apabila dibandingkan

[158] *Ibid.,* hal. 20-21.

dengan peningkatan sanksi belaka negatif belaka dalam mencegah peningkatan kejahatan maupun residivisme.[159]

Mengenai faktor masyarakat, masyarakat Indonesia pada khususnya mempunyai pendapat-pendapat tertentu mengenai hukum. Terdapat kecenderungan besar pada masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai penegak hukum secara pribadi. Warga masyarakat menghendaki penegak hukum, dalam hal ini adalah polisi, yang senantiasa "siap pakai" untuk melindungi warga masyarakat terhadap aneka macam gangguan. Kecenderungan ini mengakibatkan harapan-harapan yang tertuju pada peranan aktual penegak hukum menjadi terlampau banyak, sehingga mengakibatkan terjadinya kebingungan pada diri penegak hukum karena terjadinya pelbagai konflik dalam dirinya. Disamping itu, ada golongan masyarakat tertentu yang mengartikan hukum sebagai tata hukum atau hukum positif tertulis. Salah satu akibat negatif dari pandangan ini adalah adanya kecenderungan yang kuat sekali bahwa satu-satunya tugas hukum adalah adanya kepastian hukum. Kecenderungan yang legistis tersebut pada akhirnya menemukan kepuasan pada lahirnya perundang-undangan yang belum tentu berlaku secara sosiologis. Masyarakat sendiri ada yang dengan sendirinya taat pada hukum, ada yang pura-pura menaatinya, ada yang tidak mengacuhkannya sama sekali dan ada pula yang dengan terang-terangan melawannya. Upaya agar masyarakat menaati hukum dapat dilakukan dengan cara hanya mengetengahkan sanksi-sanksi negatif. Namun, apabila cara ini selalu ditempuh, maka hukum dan penegak hukum dianggap

[159] *Ibid.,* hal. 37-43.

sebagai sesuatu yang menakutkan. Upaya lainnya adalah dengan mengadakan penerangan dan penyuluhan yang dilakukan berulang kali sehingga menimbulkan suatu penghargaan tertentu terhadap hukum. Selain itu, dapat juga dilakukan upaya dengan menyudutkan masyarakat sehingga masyarakat tidak punya pilihan lain kecuali mematuhi hukum.[160]

Mengenai faktor budaya, Lawrence Friedman menjelaskan bahwa sebagai suatu sistem, maka hukum mencakup struktur, substansi dan kebudayaan. Kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik sehingga dipatuhi dan apa yang dianggap buruk sehingga dihindari. Nilai-nilai tersebut lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan. Pasangan nilai yang berperan dalam hukum adalah a) nilai ketertiban dan nilai ketenteraman, b) nilai jasmaniah/kebendaan dan nilai rohaniah/keakhlakan dan c) nilai kelanggengan/konservatisme dan nilai kebaruan/inovatisme. Pasangan nilai ketertiban dan ketentraman merupakan pasangan nilai yang bersifat universal, yang mungkin keserasiannya berbeda menurut keadaan masing-masing kebudayaan di mana pasangan nilai tadi diterapkan. Di Indonesia, hukum tertulis, yaitu hukum yang berasal dari golongan masyarakat yang memiliki kekuasaan dan wewenang resmi, harus dapat mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar hukum adat atau hukum kebiasaan yang berlaku di kalangan rakyat banyak. Hal ini dilakukan agar

[160] *Ibid.*, hal 45-57.

hukum tertulis dapat berlaku efektif. Pasangan nilai-nilai kebendaan dan keakhlakan juga merupakan pasangan nilai yang bersifat universal. Pengaruh dari modernisasi menempatkan nilai kebendaan pada posisi yang lebih tinggi daripada nilai keakhlakan, akibatnya sanksi-sanksi negatif lebih dipentingkan daripada kesadaran untuk mematuhi hukum. Pernah dilakukan penelitian yang hasilnya menjelaskan bahwa sanksi-sanksi negatif lebih efektif bagi mereka yang berasal dari kelas sosial yang lebih tinggi, sedangkan bagi masyarakat luas yang menduduki kelas sosial yang lebih rendah, maka penanaman kesadaran jauh lebih efektif daripada ancaman-ancaman hukuman. Pasangan nilai konservatisme dan nilai inovatisme senantiasa berperan dalam perkembangan hukum. Di satu pihak ada yang menyatakan bahwa hukum bertujuan untuk mempertahankan status quo, di lain pihak ada anggapan bahwa hukum juga dapat berfungsi sebagai sarana untuk mengadakan perubahan dan menciptakan hal-hal baru. Keserasian antara kedua nilai tersebut menempatkan hukum pada kedudukan dan peranan yang semestinya.[161]

1.6.3 Teori Hukum Progresif

Positivisme dalam ilmu hukum dapat diartikan sebagai studi pengetahuan hukum yang objeknya berupa undang-undang positif yang diketahui dan disistematisasi dalam bentuk kodifikasi.[162] Aliran hukum positif mencoba menjelaskan pengertian tentang apa arti hukum. Dalam bukunya *The Province of*

[161] *Ibid.,* hal. 59-67.
[162] Gilissen, *Op. Cit.,* hal. 125-126.

Jurisprudence Determined, John Austin menyatakan hukum yang benar atau layak adalah perintah, hukum yang bukan perintah adalah hukum yang tidak benar atau tidak layak.[163] Hukum ditetapkan oleh pihak yang berkuasa secara politik bagi pihak yang dikuasai secara politik.[164] Sedangkan menurut Hans Kelsen, definisi dari konsep hukum sebagai tatanan yang bersifat memaksa merujuk kepada isi dari peraturan perundang-undangan, ini berarti peraturan perundang-undangan memuat tindakan memaksa seperti sanksi.[165] Yang dapat memberikan atau memaksakan sanksi terhadap pelanggaran kaidah hukum adalah penguasa, karena penegakan hukum dalam hal ada pelanggaran adalah monopoli penguasa. Penguasa mempunyai kekuasaan untuk memaksakan sanksi terhadap pelanggaran kaidah hukum. Hakikat kekuasan tidak lain adalah kemampuan seseorang untuk memaksakan kehendaknya kepada orang lain. Hukum ada karena kekuasaan yang sah. Kekuasaan yang sahlah yang menciptakan hukum. Ketentuan-ketentuan yang tidak berdasarkan kekuasaan yang sah pada dasarnya bukanlah hukum. Jadi, hukum bersumber pada kekuasaan yang sah.[166]

Namun disamping kebaikan-kebaikan yang ada dan dikemukakan oleh aliran hukum positif, sudah barang tentu terdapat beberapa kelemahan, yakni tentang ajaran-ajaran yang kurang sesuai dan bertentangan dengan berbagai pihak

---

[163] *"Laws proper or properly so called, are commands, laws which are not commands, are laws improper or improperly so called."* John Austin, *The Province of Jurisprudence Determined* (London: John Murray, Albermarle Street, 1832), hal. vii.

[164] *"Law set by political superiors to political inferiors."* Austin, *Ibid.*, hal. 1.

[165] *"The definition of the concept of the law as a coercive order refers to the contents of the rules of law; it means that these rules provide for coercive acts as sanctions."* Kelsen, Op. Cit., hal 378.

[166] Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar, Cetakan Kelima* (Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2016), hal. 25.

terutama masyarakatnya yang hidup dan berdiam dalam masa tersebut. Apabila dilihat secara mendasar, maka kelemahan yang sangat pokok dalam aliran hukum positif adalah justru adanya identifikasi hukum dan undang-undang, karena jika dilihat dengan nyata, bahwa betapapun buruknya peraturan dan ketentuan yang ada, asalkan peraturan dan ketentuan tersebut telah menjadi undang-undang maka harus diterapkan dalam masyarakat dan juga secara langsung hakim akan menjadi terikat pada undang-undang yang telah ditetapkan tersebut.[167]

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak hanya sekedar kata-kata hitam-putih dari peraturan *(according to the letter)*, melainkan menurut semangat dan makna lebih dalam *(to very meaning)* dari undang-undang atau hukum. Penegakan hukum tidak hanya kecerdasan intelektual, melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, penegakan hukum yang dilakukan dengan penuh determinasi, empati, dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.[168]

Pembahasan mengenai penegak hukum sebenarnya lebih banyak tertuju pada diskresi. Diskresi menyangkut pengambilan keputusan yang tidak sangat terikat oleh hukum, di mana penilaian pribadi juga memegang peranan. Diskresi sangat penting karena, antara lain, tidak ada perundang-undangan yang sedemikian

[167] Turiman, *Memahami Hukum Progresif Prof. Satjipto Rahardjo Dalam Paradigms "Thawaf". (Sebuah Komtemplasi Bagaimana Mewujudkan Teori Hukum Yang Membumi/Grounded Theory Meng-Indonesia)* (Semarang: Universitas Diponegoro, 2010) Hal. 13.

[168] Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hal. xiii.

lengkapnya sehingga dapat mengatur semua perilaku manusia dan adanya kelambatan-kelambatan untuk menyesuaikan perundang-undangan dengan perkembangan-perkembangan di dalam masayarakat sehingga menimbulkan ketidakpastian.[169]

Menurut Satjipto Rahardjo, hukum diberi makna sebagai institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera dan membuat manusia bahagia.[170] Pada intinya hukum adalah untuk manusia. Hukum progresif juga menempatkan perilaku jauh lebih penting sebagai faktor signifikan dalam *ber-hukum* daripada peraturan-peraturan yang tidak lain adalah teks-teks.[171] Teks-teks hukum itu tidak sepenuhnya dipercaya sebagai representasi kehidupan hukum yang otentik, yang lebih otentik adalah perilaku (manusia). Perilaku adalah entitas di mana hukum itu berada. Dengan perilaku manusia, hukum menjadi hidup. Tanpa perilaku manusia, hukum hanya bermakna teks.[172] Dengan demikian dapat diketahui bahwa hukum progresif adalah sebuah pemikiran hukum yang berusaha memperjuangkan keadilan dan kemanfaatan, ketimbang kepastian hukum.

Terkait dengan pertanyaan "hukum progresif: apanya yang progresif? Apakah mungkin hukum itu progresif?" Untuk menjawab pertanyaan tersebut perlu kita kembali kepada ontologi hukum progresif. Dari aspek ontologi, konsep tentang

[169] Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor, Ibid.,* hal. 21-22.
[170] Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif. Sebuah Sintesa Hukum Indonesia* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), hal. 3.
[171] *Ibid.,* hal. 10.
[172] Hyronimus Rhiti, *Landasan Filosofis Hukum Progresif, dimuat dalam Justitia Et Pax, Jurnal Ilmu Hukum, Volume 32, Nomor 1, Juni 2016* (Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016), Hal. 37

hukum dalam hukum progresif dimaknai sebagai *"not only rules and logic but also behavior"*. Jadi yang progresif itu bukan hanya persoalan penegakannya *(behavior)* tetapi juga materi/substansi *(rules)* termasuk cara menggunakan logika *(logic)* hukumnya. Sejak Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman 1970 ada, materi hukum sudah progresif, memberikan ruang kepada hakim untuk tidak terpaku pada bunyi undang-undang, melainkan diwajibkan juga untuk menggali nilai-nilai dan rasa keadilan yang hidup di dalam masyarakat. Hal ini terus diusung hingga Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman terbaru yaitu Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, Pasal 5 Ayat (1).[173] Dengan demikian, hukum dalam arti peraturan perundang-undangan pun dapat bersifat progresif, bukan hanya penegak dan proses penegakannya.[174]

Hukum progresif memiliki kedekatan dengan *sociological jurisprudence* yang mengkaji hukum tidak sebatas pada studi tentang peraturan tetapi keluar dan melihat efek dari dan bekerjanya hukum. *Sociological jurisprudence* memfokuskan diri pada pembuatan hukum dan prinsip-prinsipnya dan keberlakuan secara efektif di masyarakat. Para pemikir *sociological jurisprudence*, seperti Roscoe Pound, melihat bahwa hukum harus berjalan seiring dengan perubahan masyarakat. Mereka menyerang formalisme dan legisme.[175]

---

[173] Hakim dan hakim konstitusi wajib menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. Penjelasan: Ketentuan ini dimaksudkan agar putusan hakim dan hakim konstitusi sesuai dengan hukum dan rasa keadilan masyarakat. Indonesia, *Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman*, LN No. 157, TLN No. 5076, Tahun 2009, Pasal 5 Ayat (1).

[174] Suteki, *Masa Depan Hukum Progresif, Cetakan Kesatu* (Yogyakarta: Penerbit Thafa Media, 2015), hal.ix.

[175] Antonius Cahyadi dan E. Fernando M. Manullang, *Pengantar ke Filsafat Hukum, Edisi 1, Cetakan Keempat* (Jakarta: Kencana, 2011), hal. 120.

Dalam pandangan Satjipto Rahardjo, hukum bukan hanya sekedar teks-teks. Skema hukum dari perilaku menjadi teks membuat hukum menjadi stagnan, keras dan kaku *(lex dura sed tamen scripta)*. Itu merupakan salah satu sebab, mengapa hukum modern mengalami kegagalan serius. Karena itu hukum mesti dikembalikan secara "progresif" kepada perilaku. Meskipun perilaku berada di atas peraturan-peraturan, tidaklah berarti peraturan hukum positif tidak diperlukan sama sekali. Norma hukum positif tetap diperlukan, dan Satjipto Rahardjo sama sekali tidak menolak atau menyangkal adanya hukum positif.[176]

Dari situ nampaknya Satjipto Rahardjo juga menerima positivisme hukum, tetapi bukan dalam arti sepenuhnya, ketat, tunduk tanpa diserap, melainkan positivisme menurut hati nurani yang mengendalikan perilaku. Ini bisa saja disebut sebagai pembangkangan norma *(contra legem*) oleh para penganut positivisme hukum yang menuntut kesetiaan perilaku sesuai seperti tertulis dalam teks hukum. Bagi Satjipto Rahardjo, hati nurani harus lebih banyak berbicara alih-alih taat sepenuhnya pada hukum positif.[177] Esensi utama pemikiran Satjipto Rahardjo, berangkat dari konsep bahwa hukum bukan sebagai sebuah produk yang selesai ketika diundangkan atau hukum tidak selesai ketika tertera menjadi kalimat yang rapih dan bagus, tetapi melalui proses pemaknaan yang tidak pernah berhenti maka hukum akan menampilkan jati dirinya yaitu sebagai sebuah ilmu. Proses pemaknaan itu digambarkan sebagai sebuah proses pendewasaan sekaligus

[176] *Loc. Cit.*
[177] *Loc. Cit.*

pematangan, sebagaimana sejarah melalui periodesasi ilmu memperlihatkan runtuh dan bangunnya sebuah teori.[178]

Pandangan holistik dalam ilmu hukum diperlukan untuk memberikan kesadaran visioner bahwa sesuatu dalam tatanan tertentu memiliki bagian yang saling berkaitan baik dengan bagian lainnya atau dengan keseluruhannya. Bagi Satjipto Rahardjo, teori bukanlah harga mati, karena sejarah perkembangan ilmu pengetahuan telah membuktikan itu semua sejak zaman Yunani hingga masa di era postmodern ini. Oleh karenanya ilmu hukum selalu berada pada suatu pijakan yang sangat labil dan/atau selalu berubah dan ini pula yang disebutnya *"the state of the arts in science"*, hukum selalu mengalami referendum.[179]

Satu hal yang cukup penting dari gagasan Satjipto Rahardjo adalah kritiknya terhadap dominasi hukum modern, yang telah mengerangkeng kecerdasan berpikir kebanyakan ilmuwan hukum di Indonesia. Sejak munculnya hukum modern, seluruh tatanan sosial yang ada mengalami perubahan luar biasa. Kemunculan hukum modern tidak terlepas dari munculnya negara modern. Negara bertujuan untuk menata kehidupan masyarakat, dan pada saat yang sama kekuasaan negara

[178] Satjipto Rahardjo memiliki pemikiran bahwa setiap akademisi hukum memiliki kewajiban untuk berupaya mencari kebenaran. Pencarian kebenaran inilah sebenarnya yang disebut "proses pemaknaan" terhadap hukum, dan ini pula merupakan kesadaran visioner bahwa tugas ilmuwan adalah mencerahkan masyarakat, sehingga dunia pendidikan memberikan kontribusi dan tidak melakukan pemborosan. Pada masa sebelumnya, pendidikan hukum lebih bersifat kepada pembelajaran hukum positif. Setiap orang dibawa dan diarahkan untuk menjadi seorang profesional, dan sisi buruknya muncul pandangan bahwa itulah satu-satunya kebenaran, bahwa hukum hanyalah ada dalam wilayah yang disebut "logika hukum". Pandangan ini kemudian berkembang lebih jauh bahkan mendominasi dan menghegemoni, sehingga setiap orang apabila berbicara hukum seolah-olah hanya wilayah "logika hukum" itulah kebenaran, di luar wilayah itu bukanlah hukum. Salman, *Teori Hukum, Op. Cit.,* hal. 141-142.

[179] *Ibid*,. hal 144-145.

menjadi hegemonial, sehingga seluruh yang ada dalam lingkup kekuasaan negara harus diberi label negara. Memasuki abad 21, nampak perubahan yang cukup penting, yaitu dimulainya perlawanan terhadap dominasi atau kekuasaan negara tersebut, sehingga dengan demikian sifat hegemonial dari negara perlahan-lahan dibatasi, dan mulai muncul pluralisme dalam masyarakat, negara tidak absolut lagi kekuasaannya. Muncullah apa yang disebut dengan kearifan lokal, bahwa negara ternyata bukan satu-satunya kebenaran. Satjipto Rahardjo menjelaskan bahwa hukum modern berada di persimpangan, sebab antara keadilan sudah diputuskan dan hukum sudah diterapkan terdapat perbedaan yang sangat besar. Wilayah keadilan tidak persis sama dengan wilayah hukum positif. Hal ini terlihat mencolok ketika kita berbicara tentang supremasi hukum, apakah yang dimaksud adalah supremasi keadilan atau supremasi undang-undang? Keadaan persimpangan tersebut memunculkan pengertian-pengertian seperti *"formal justice"* atau *"legal justice"* di satu pihak dan *"substansial justice"* di pihak lain.[180]

Menurut Yuval Noah Harari, rasa keadilan kita saat ini mungkin sudah ketinggalan jaman. Seperti indra (rasa) kita yang lain, rasa keadilan kita juga memiliki akar dari evolusi di masa lalu. Moral manusia dibentuk dalam perjalanan evolusi selama jutaan tahun, yang teradaptasi untuk menghadapi masalah sosial dan etis yang timbul dari kehidupan kelompok berburu-meramu.[181] Ketika seseorang

[180] *Ibid.,* hal. 146-147.

[181] *Our sense of justice might be out of date. Like all our other senses, our sense of justice also has ancient evolutionary roots. Human morality was shaped in the course of millions of years of evolution, adapted to dealing with the social and ethical dilemmas that cropped up in the lives of small hunter-gatherer bands.* Yuval Noah Harari, *21 Lessons for the 21st Century* (London: Jonathan Cape, 2018), hal. 223.

dihadapkan pada permasalahan dengan skala yang besar seperti perang saudara di timur tengah, ketidaksetaraan global dan pemanasan global, banyak yang beranggapan itu hanya masalah lama yang terlihat besar. Akan tetapi, dalam sudut pandang rasa keadilan, kita hampir tidak dapat beradaptasi di dunia di mana kita hidup. Masalahnya bukan karena salah satu nilai. Masyarakat di abad 21, baik yang sekuler maupun yang relijius, memiliki banyak nilai-nilai. Masalahnya adalah saat menerapkan nilai tersebut di dunia global yang kompleks. Saat kita mencoba memahami keterkaitan antara jutaan orang di seluruh dunia, rasa moral (keadilan) kita menjadi kewalahan.[182] Keadilan menuntut tidak hanya sekedar seperangkat nilai yang abstrak, tetapi juga suatu pemahaman hubungan sebab-akibat yang konkret.[183]

Legislasi atau hukum dalam artian yang sebesar-besarnya adalah setiap peraturan hukum yang diterbitkan secara langsung oleh organ pemerintahan.[184] Teori legislasi merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang cara atau teknik pembentukan perundang-undangan yang mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan atau penetapan dan pengundangannya. Teori ini digunakan untuk mengkaji dan menganalisis apakah peraturan perundang-undangan yang dibuat dan ditetapkan telah sesuai dengan teori legislasi, misalnya

[182] *The problems is not one of values. Whether secular or religious citizens of the twenty-first century have plenty of values. The problem is with implementing these values in a complex global world. When we try to comprehend relations between millions of people across entire continents, our moral sense is overwhelmed. Ibid.,* hal. 223-224.

[183] *Justice demand not just a set of abstract values, but also an understanding of concrete cause-and-effect relations. Ibid.*, hal. 224.

[184] *"Legislation, in the large sense of the word, is every legal rule established by direct action of governmental organs."* Nikolai M. Korkunov, *General Theory of Law, English Translation by W.G. Hastings, Second Edition* (New York: The Macmillan Company, 1922), hal. 426.

apakah undang-undang yang dibuat itu sesuai dengan hierarki peraturan perundang-undangan atau tidak.[185] Dalam membentuk peraturan perundang-undangan di Indonesia harus dilakukan berdasarkan pada asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, yang meliputi: a) kejelasan tujuan; b) kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat; c) kesesuaian antara jenis hierarki dan materi muatan; d) dapat dilaksanakan; e) kedayagunaan dan kehasilgunaan; f) kejelasan rumusan dan g) keterbukaan.[186]

1.7 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran disusun berdasarkan latar belakang permasalahan, ditunjang oleh teori-teori yang ada dan bukti-bukti empirik dari hasil-hasil penelitian maupun jurnal-jurnal yang relevan dengan permasalahan yang diteliti, kemudian dirumuskan dalam suatu kerangka pemikiran atau kerangka konseptual. Jika memungkinkan disusun dalam suatu model yang menggambarkan keterkaitan antarvariabel sehingga dapat dirumuskan suatu hipotesis.[187]

Kenyataan bahwa hukum tidak dapat dilepaskan dari masyarakat adalah kenyataan yang tidak dapat dipungkiri. Keduanya saling mempengaruhi. Dalam tataran keilmuan kita melihat keduanya saling membentuk. Hukum tumbuh dan hidup dalam masyarakat, dan relasi-relasi dalam masyarakat dipengaruhi oleh

[185] HS. Salim dan ES. Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014), hal. 33.

[186] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan,* LN No 82, TLN No. 5234, Tahun 2011, Pasal 5.

[187] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.,* hal. 209.

keberadaan hukum, bahkan hukum mengatur relasi-relasi sosial dalam interaksi sosial yang ada, antara satu individu dengan individu lainnya, antara satu individu dengan institusi dan sedemikian sebaliknya.[188]

Dalam kaitannya dengan sistem hukum dan sistem norma hukum, oleh para pendiri negara Indonesia, Pancasila ditempatkan pada posisi yang sangat strategis. Di satu sisi, Pancasila dijadikan sebagai sumber dari segala sumber hukum atau sumber tertib hukum atau sumber dari sistem hukum Indonesia. Pancasila juga berkedudukan sebagai ideologi bangsa, ideologi negara, cita negara *(staatsidee)* dan cita hukum *(rectsidee)*.[189] Dengan menjadikan Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum, berarti kita menjadikan Pancasila sebagai ukuran dalam menilai hukum kita. Aturan-aturan hukum diterapkan dalam masyarakat harus mencerminkan kesadaran dan rasa keadilan sesuai dengan kepribadian dan falsafah hidup bangsa Indonesia, yaitu Pancasila.[190] Sumber dari segala sumber hukum atau sumber tertib hukum ini diartikan sama dengan sumber dari sistem hukum. Cita hukum (Pancasila dalam wujud nilai-nilai) itu tidak berada dalam sistem norma hukum, akan tetapi tetap merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem hukum Indonesia.[191] Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 kemudian merumuskan nilai-nilai Pancasila itu dalam wujud norma hukum. Sekalipun demikian, norma ini masih berupa norma primer. Hans Kelsen menamakan norma yang demikian *Grundnorm*, dan Hans Nawiasky menyebutnya

[188] Cahyadi, *Op. Cit.*, hal. 120.
[189] Darmodiharjo, *Op. Cit.*, hal. 247-248.
[190] *Ibid.*, hal. 229-230.
[191] *Ibid.*, hal. 248.

Staatsfundamentalnorm. Notonagoro menyebut *Staatsfundamentalnorm* ini dengan istilah pokok kaidah fundamental negara, yang kira-kira dapat pula kita samakan dengan norma dasar negara, norma pokok negara, atau norma fundamental negara.[192]

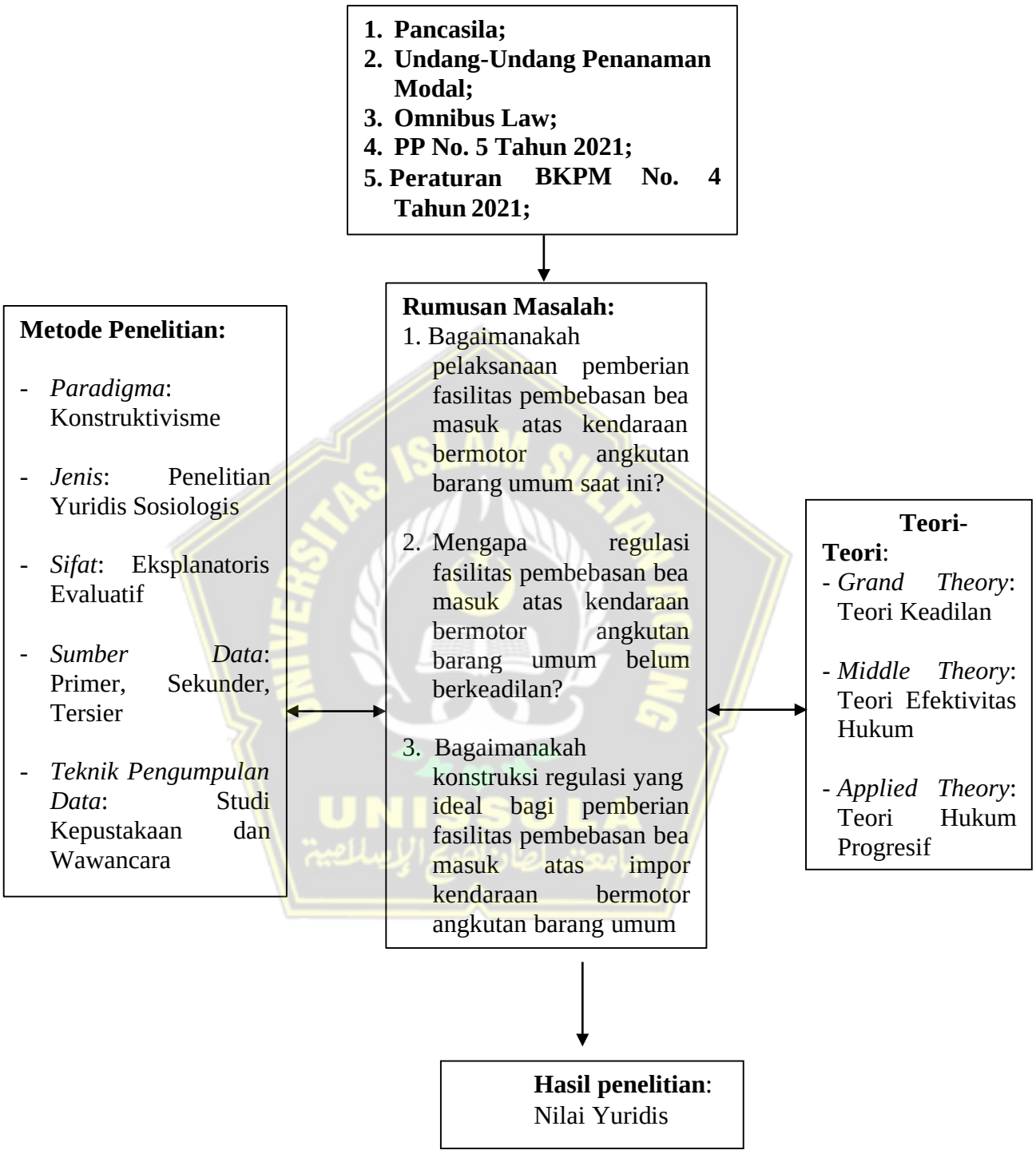
Terkait dengan pembahasan mengenai perizinan berusaha, Undang-Undang LLAJ serta peraturan pelaksanaannya, sebagai peraturan yang secara khusus mengatur mengenai kegiatan angkutan barang, tidak mengatur tentang izin usaha bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum. Kemudian, merujuk kepada penjelasan Omnibus Law yang menyatakan bahwa tidak seluruh kegiatan usaha wajib memiliki izin, tentu hal ini merupakan hal yang sangat baik bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum. Dengan demikian dapat diketahui bahwa pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dalam melakukan kegiatan usaha tidak memerlukan izin usaha tertentu. Penulis berpendapat bahwa semakin sedikit perizinan, maka semakin mudah suatu perusahaan untuk melakukan kegiatannya. Akan tetapi, ketiadaan izin usaha penanaman modal dapat menjadi potensi masalah, contohnya seperti ketika menghitung kapasitas produksi atau pemasaran per tahun dalam rangka pengembangan usaha atau ketika pelaporan LKPM, pelaku usaha akan menemui kesulitan dalam menemukan standar untuk menghitungnya. Penulis akan mencoba menganalisis keberlakuan UU LLAJ, Omnibus Law dan PP No. 5/2021 beserta peraturan pelaksanaanya untuk

[192] *Ibid.,* hal. 248-249.

mengetahui konstruksi ideal perizinan berusaha bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum.

Terkait dengan fasilitas bea masuk atas impor mesin, masalah ini merupakan kelanjutan dari masalah di atas, yang implikasinya sangat krusial dikarenakan menimbulkan akibat langsung berupa pembebanan bea masuk saat melaksanakan impor apabila pelaku usaha gagal memperoleh fasilitas. Penulis berpendapat perolehan fasilitas bea masuk atas impor alat angkutan sebaiknya dipermudah dengan alasan hal ini akan meringankan biaya perolehan dari alat angkutan itu sendiri, sehingga berimplikasi kepada berkurangnya beban yang harus ditanggung oleh pelaku usaha dan mengurangi harga jasa angkutan. Selain itu, pelaku usaha juga harus dapat bertahan untuk melakukan kegiatan usahanya. Mereka tidak hanya bersaing antar sesama pelaku usaha angkutan barang, namun juga dengan sarana angkutan lainnya seperti angkutan laut, udara dan kereta api. Pendapat Penulis ini menggambarkan bahwa peraturan dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek dengan menggunakan landasan sosiologis menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat.

Dalam permasalahan inilah, penulis menyusun kerangka penelitian di mana peraturan perundang-undangan yang berlaku agar sebaiknya direkonstruksi dengan tujuan untuk menghasilkan suatu konsep atau pandangan baru tentang perizinan berusaha dan impor alat angkutan. Ilustrasi kerangka pemikiran penulis sajikan dalam bentuk skema berikut ini:


1. Pancasila;
2. Undang-Undang Penanaman Modal;
3. Omnibus Law;
4. PP No. 5 Tahun 2021;
5. Peraturan BKPM No. 4 Tahun 2021;
Rumusan Masalah:
1. Bagaimanakah pelaksanaan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas kendaraan bermotor angkutan barang umum saat ini?
2. Mengapa regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas kendaraan bermotor angkutan barang umum belum berkeadilan?
3. Bagaimanakah konstruksi regulasi yang ideal bagi pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum
Metode Penelitian:
- Paradigma: Konstruktivisme
- Jenis: Penelitian Yuridis Sosiologis
- Sifat: Eksplanatoris Evaluatif
- Sumber Data: Primer, Sekunder, Tersier
- Teknik Pengumpulan Data: Studi Kepustakaan dan Wawancara
Teori-Teori:
- Grand Theory: Teori Keadilan
- Middle Theory: Teori Efektivitas Hukum
- Applied Theory: Teori Hukum Progresif
Hasil penelitian: Nilai Yuridis

1.8 Metode Penelitian

Metode berasal dari kata *methodos* (Yunani) yang dimaksud adalah cara atau menuju suatu jalan. Metode merupakan kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan suatu cara kerja (sistematis) untuk memahami suatu subjek atau objek penelitian, sebagai upaya untuk menemukan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan termasuk keabsahannya. Sedangkan metodologi penelitian berasal dari kata "metode" yang artinya cara yang tepat untuk melakukan sesuatu dan *"logos"* yang artinya ilmu atau pengetahuan. Sehingga, metodologi artinya cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan.[193]

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya.[194] Metodologi juga dapat diartikan sebagai suatu tipe pemikiran yang dipergunakan dalam penelitian dan penilaian.[195] Metodologi pada hakekatnya memberikan pedoman tentang cara-cara seorang ilmuwan mempelajari, menganalisis dan memahami lingkungan-lingkungan yang dihadapinya.[196] Metodologi penelitian perlu memperhatikan kesesuaian antara masalah dan metode yang akan dipergunakan dalam penelitian. Setiap kegiatan dalam melaksanakan penelitian harus ditentukan

[193] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal 148.
[194] Soerjono Soekant, *Pengantar Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal. 43.
[195] *Ibid.*, hal 5.
[196] *Ibid.*, hal 6.

dengan jelas pendekatan penelitian apa yang akan diterapkan, hal ini dimaksudkan agar penelitian dapat benar-benar mempunyai landasan kokoh dilihat dari metodologi penelitian, di samping pemahaman hasil penelitian yang akan lebih proporsional apabila peneliti mengetahui pendekatan yang diterapkan.

1.8.1 Paradigma Penelitian

Paradigma berarti contoh atau pola, namun dalam komunitas ilmiah paradigma dipahami sebagai sesuatu yang lebih konseptual dan signifikan, yaitu suatu kerangka keyakinan dan komitmen para intelektual.[197] Di bawah ini akan diuraikan pengertian paradigma menurut beberapa ahli:[198]

1. Menurut Gregory dikatakan bahwa paradigma adalah berbagai *working assumption*, prosedur dan temuan yang secara rutin diterima atau diakui oleh sekelompok *scholar*, yang keseluruhannya mendefinisikan suatu pola aktivitas ilmiah/ilmu pengetahuan yang stabil, sebaliknya pola ini pada gilirannya akan mendefinisikan komunitas (tadi) yang terbagi (memakai) paradigma (yang sama) tersebut.
2. Menurut Patton, paradigma adalah *"suatu set proposis"* yang menjabarkan bagaimana dunia ini dilihat/dipahami. Paradigma mengandung suatu *worldview*, yakni suatu cara melalui mana kompleksitas dunia ini dipecah/dipilah agar mudah dimengerti. Secara umum paradigma

[197] Salman, *Teori Hukum, Op. Cit.,* hal. 67.
[198] *Ibid.,* hal. 70-71.

menggariskan bagi *researcher* apa yang penting, apa yang *legitimate* dan apa yang *reasonable*.

3. Menurut Neuman, paradigma sesungguhnya serupa dengan pendekatan atau *approach* maupun tradisi, dalam kaitannya dengan ini, Neuman menjelaskan paradigma sebagai suatu orientasi dasar terhadap teori dan riset. Yaitu keseluruhan sistem berfikir atau *system of thinking* yang meliputi asumsi dasar, pertanyaan yang harus dijawab atau teka-teki (ilmiah) yang hendak dipecahkan, berbagai teknik atau metode penelitian yang akan diterapkan serta beraneka contoh bagaimana sebenarnya penelitian ilmiah yang baik dilakukan.
4. Menurut Sarantakos, paradigma dipadankan dengan perspektif.
5. Menurut Masterman, dikatakan paradigma kurang lebih memiliki dua puluh satu cara yang berbeda yang olehnya kemudian dibagi menjadi tiga tipe, yaitu paradigma metafisik, paradigma sosiologis dan paradigma konstruktif.
6. Robert K. Merton, memandang paradigma lebih kepada kode etik profesi (keilmuan), yang terdiri dari 4 (empat) kategori imperatif, yaitu 1) universalisme (kesemestaan, menyiratkan ketergantungan ilmu terhadap masalah ras, warna kuit atau keyakinan), 2) komunalisme (berarti ilmu adalah milik umum, temuan baru dalam ilmu harus dipublikasikan atau dibuka sehingga diketahui secara luas, dengan demikian maka ilmu dapat diaplikasikan dan dikritik), 3) *detachment* (memasang jarak dari objek penelitian agar ada objektivitas keilmuan) dan 4) skeptisisme terorganisasi

(tidak begitu saja menerima keberatan apapun semata-mata berdasarkan bobot atau wewenang tokoh yang mengungkapkannya).

Sutandyo Wignyosoebroto menjelaskan tentang paradima penting dalam hukum yang dapat dijelaskan sebagai berikut:[199]

1. Paradigma Positivistik

Positivisme merupakan paham yang menuntut agar setiap metodologi yang dipikirkan untuk menemukan kebenaran hendaklah memperlakukan realitas sebagai sesuatu yang eksis, sebagai suatu objek, yang harus dilepaskan dari sembarang macam pra-konsepsi metafisis yang subjektif sifatnya. Hukum tidak lagi dikonsepsi sebagai asas moral metayuridis yang abstrak tentang hakikat keadilan, melainkan *ius* yang telah mengalami positivisasi sebagai *lege* atau *lex*. Positivisasi hukum selalu memperoleh prioritas utama dalam setiap upaya pembangunan hukum di negara-negara yang tengah tumbuh modern dan menghendaki kesatuan dan/atau penyatuan. Positivisasi hukum selalu berakibat sebagai proses nasionalisasi dan etatisasi hukum, dalam rangka penyempurnaan kemampuan negara dan pemerintah sebagai pengemban kekuasaan negara untuk memonopoli kontrak sosial yang formal, melalui pemberlakuan atau pemberdayaan hukum positif.

2. Paradigma Postpositivistik; Realitas Dikonstruksi Melalui Interaksi

Melepaskan diri dari karakteristik berpikir kaum positivistik, muncul pemikiran yang disebut kaum *social constructivist*, yang mencoba mendefinisikan

[199] Dikutip dari Salman, *Teori Hukum, Op. Cit.*, hal. 79-82.

ulang apa yang dimaksud dengan realitas sosial. meski kaum konstruktivis ini memiliki keluasan dalam ragam kajiannya, tetapi paling tidak ada delapan posisi argumentatif, yaitu etnometodologi, relativisme budaya, konstruktivisme sosial Bergerian, relativitas linguistic, fenomenologi, simbolisme fakta sosial, paradigma konvensi dan juga termasuk paradigma argumentatif yang hermeneutik.

3. Paradigma Hermeneutik

Kajian atau paradigma hermeneutik secara jelas dan tegas menolak paham universalisme dalam ilmu hukum, khususnya ilmu yang berseluk beluk dengan objek manusia berikut masyarakat, sebagai gantinya, relativisme itulah yang diakui. Pendekatan atau paradigma ini sering juga disebut dengan paradigma interpretatif mencoba membebaskan kajian-kajian hukum dari otorianisme para yuris positif elitis yang di masa lalu selalu mengklaim dirinya sebagai satu-satunya pusat yang berkewenangan akademis dan professional untuk menginterpretasi dan memberi makna kepada hukum. Pendekatan atau paradigma hermeneutik dalam ilmu hukum membuka kesempatan kepada para pengkaji hukum untuk tidak hanya berkutat demi kepentingan profesi yang eksklusif semata. Pendekatan ini dengan strategi metodologisnya menganjurkan *to learn from people*, mengajak para pengkaji hukum agar menggali dan meneliti makna-makna hukum dari perspektif para pengguna atau pencari keadilan. Paradigma ini tidak mengklaim merupakan satu-satunya paradigma yang paling benar dan tidak bermaksud untuk menggantikan sepenuhnya pendekatan-pendekatan lain. Tetapi memberikan alternatif yang memperkaya khasanah ilmu pengetahuan hukum. Pendekatan hermeneutik itu

mengharuskan orang untuk selalu mengkaji fakta sosial dan fakta hukum melalui interpretasi.

Paradigma mempresentasikan suatu sistem atau *set belief* dasar tertentu berkenaan dengan prinsip-prinsip utama atau pertama, yang mengikatkan penganut atau penggunanya pada *worldview* tertentu, berikut cara bagaimana dunia harus dipahami dan dipelajari, serta mengarahkan tindakan atau perilaku pengguna tersebut. Dapat dikatakan bahwa paradigma mendefinisikan bagi pengguna sifat dan ciri dunia, posisi individu di dalam dunia tersebut dan rentang segala hubungan yang memungkinkan antara individu dengan dunia tersebut berikut keseluruhan komponennya. Oleh karena itu sejatinya paradigma akan senantiasa memandu setiap pikiran, sikap, kata dan perbuatan penganutnya.[200]

Paradigma merupakan payung berpikir atau *the way of thinking* yang dipegang seorang peneliti dalam bidang ilmu sosial untuk menentukan bagaimana peneliti mengkonsepsikan suatu realitas, bagaimana hubungan peneliti dengan obyek yang diteliti dan selanjutnya untuk menemukan metode penelitiannya.[201] Terdapat empat paradigma utama yang secara umum diterima oleh kalangan akademisi mancanegara. Keempat paradigma tersebut dibedakan satu sama lain melalui respons terhadap tiga pertanyaan mendasar yang diajukan mereka. Ketiga pertanyaan tersebut meliputi pertanyaan ontologis (bentuk dan sifat realitas), pertanyaan epistemologis (hubungan antara individu dengan lingkungannya) dan

[200] Dikutip dari Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum Op. Cit.*, hal. 60-61.

[201] Diperoleh dari *Materi Ajar Metodologi Penelitian Hukum Disertasi,* yang disampaikan oleh Dr. Maryanto, S.H., M.H., di perkuliahan pada hari Sabtu tanggal 20 Juni 2020.

pertanyaan metodologis (cara individu mengetahui jawaban). Keempat paradigma tersebut adalah *positivism, post-positivism, critical theory* dan *constructivism*.[202]

Paradigma penelitian dalam penelitian ini adalah paradigma konstruktivisme yang membahas tentang pengetahuan yang didapat oleh penulis dari pengalaman penulis, hasil riset dan wawancaran penulis serta kajian pustaka yang dilakukan oleh penulis untuk kemudian dikonstruksikan dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis ini. Paradigma konstruktivisme secara ontologis bersifat relativisme, memandang realitas majemuk, berdasarkan pengalaman sosial, individual, lokal, spesifik hasil konstruksi mental, kemudian secara epistemologis bersifat transaksional atau subjektivis, pencari dan objek terkait interaktif, temuan dicipta/diskonstruksi bersama dan secara metodologis menggunakan hermeneutikal/dialektikal, konstruksi ditelusuri via antar dan sesama pencari dan objek observasi/investigasi dengan teknik hermeneutikal.[203]

Menurut penjelasan Guba dan Lincoln,[204] dari aspek ontologis,[205] paradigma konstruktivisme menganggap bahwa realitas merupakan konstruksi sosial, bahwa kebenaran suatu realitas bersifat relatif berlaku sesuai dengan konteks spesifik yang dinilai relevan oleh pelaku sosial. Dari aspek epistemologis,[206] paradigma konstruktivisme merupakan pemahaman tentang suatu realitas atau

[202] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.,* hal. 61-62.
[203] *Loc. Cit.*
[204] Dikutip dari Salman, *Teori Hukum, Op. Cit.,* hal. 77-78.
[205] Ontologis mempertanyakan apakah hakikat dari realitas atau fenomena? *Loc. Cit.*
[206] Epistemologis mempertanyakan apa hubungan antara peneliti dengan realitas atau fenomena tersebut? Epistemologi mempertanyakan mengapa peneliti ingin mengetahui realitas atau mengapa suatu fenomena dapat terjadi. *Loc. Cit.*

temuan suatu realitas atau temuan sesuatu penelitian merupakan produk interaksi antara peneliti dengan yang diteliti. Dari aspek metodologi,[207] paradigma konstruktivisme melakukan konstruksi yang ditelusuri melalui interaksi antar dan sesama penganut/pemegang dan objek observasi/investigasi, dengan teknik hermenuetikal dan pertukaran dialektikal konstruksi tersebut diinterpretasi, dibandingkan, dan ditandingkan dengan tujuan distilasi konstruksi, konsensus atau *resultante* konstruksi.

Paradigma konstruktivisme menyatakan bahwa kebenaran bersifat relatif, berlaku sesuai dengan konteks spesifik yang relevan dengan pelaku sosial.[208] Konstruktifis percaya bahwa peneliti baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama mengkonstruksi arti dari fenomena yang ditelitinya.[209] Proses konstruksi berjalan terus menerus sesuai dengan ditemukannya suatu paham baru sebagai landasan untuk merumuskan sistem peraturan perundang-undangan yang diberlakukan kepada masyarakat.

1.8.2 Jenis Penelitian

Dalam penelitian pada umumnya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dan dari bahan-bahan pustaka. Yang diperoleh

---

[207] Metodologi mempertanyakan bagaimana cara peneliti menemukan pengetahuan? *Loc. Cit.*

[208] Maryanto, *Op. Cit.*

[209] *Constructivist believe that researches individually and collectively construct the meaning of the phenomena under investigation.* Abbas Tashakkory dan Charles Teddlie, *Foundations of Mixed Methods Research Integrating Quantitative and Qualitative Approaches in the Social and Behavioral Sciences* (California: Sage Publications, Inc, 2009), hal. 9.

langsung dari masyarakat dinamakan data primer (atau data dasar), sedangkan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama, yakni perilaku warga masyarakat, melalui penelitian.[210] Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, dapat dinamakan penelitan hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan (disamping adanya penelitian hukum sosiologis atau empiris yang terutama meneliti data primer).[211]

Penelitian ini merupakan jenis penelitian dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun langsung ke objeknya.[212] Bahan hukum yang akan digunakan ada 3 (tiga) bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier, ditambah dengan wawancara dan riset langsung dengan asosiasi pelaku usaha angkutan bermotor dan regulator. Bahan-bahan hukum dan data primer tersebut diperlukan dalam rangka melengkapi dan menunjang pembahasan atas permasalahan-permasalahan yang dimuat di dalam penelitian ini.

1.8.3 Sifat Penelitian

Kepastian hukum dan kesebandingan merupakan dua tugas pokok dari hukum. Dilema dari keduanya merupakan tema yang menarik bagi penelitian

[210] Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif, Op. Cit.,* hal. 12.
[211] *Ibid.,* hal. 13-14.
[212] Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum, Op. Cit.,* Hal. 51.

sosiologi hukum, misalnya dalam meneliti kemungkinan-kemungkinan untuk membentuk sistem hukum yang memberikan derajat dan kesempatan yang sama bagi para warga masyarakat dalam melakukan tindakan-tindakan hukum atau pembentukan suatu sistem hukum yang langgeng, akan tetapi cukup terbuka bagi perubahan-perubahan sosial dan kebudayaan yang terjadi di masyarakat.[213]

Sifat penelitian dalam penelitian ini adalah bersifat eksplanatoris evaluatif. Apabila pengetahuan tentang suatu masalah sudah cukup, maka sebaiknya dilakukan penelitian eksplanatoris yang terutama dimaksudkan untuk menguji hipotesa-hipotesa tertentu.[214] Penelitian eksplanatoris adalah penelitian untuk menjelaskan, memperkuat atau menguji suatu teori atau hipotesis. Tipe ini selalu menguji keterkaitan antara variabel-variabel penelitian. Penelitian ini untuk menjawab apakah suatu gejala sosial tertentu berhubungan dengan gejala sosial yang lain atau apakah suatu variabel berhubungan dengan variabel yang lain. Maksud dari penelitian ini sebenarnya untuk menguji hipotesis yang diketengahkan oleh peneliti.[215]

Sedangkan dipandang dari sudut bentuknya, suatu penelitian evaluatif pada umumnya dilakukan apabila seseorang ingin menilai program-program yang dijalankan.[216] Penelitian evaluatif merupakan penelitian yang berusaha melakukan penilaian. Biasanya dimulai dari aktivitas sebelumnya. Metode penelitian evaluatif

[213] Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum, Cetakan ke-24* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2016), hal. 18-19.
[214] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal 10.
[215] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal. 136-137.
[216] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal 10.

adalah penelitian yang bertujuan untuk menilai baik penelitian tersebut melalui pengujian maupun melalui analisis hubungan yang terjadi pada antarvariabel.[217]

Penelitian ini akan memberikan penjelasan tentang regulasi pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum yang berlaku saat ini, untuk kemudian dievaluasi atau dinilai apakah regulasi tersebut sudah sesuai dengan nilai keadilan yang dijelaskan dalam penelitian ini.

1.8.4 Sumber Bahan Hukum

Data dalam penelitian ini adalah data sekunder atau bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, badan hukum sekunder dan bahan hukum tertier.

1.8.4.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer menurut Soerjono Soekanto adalah bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari a) Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945; b) Batang Tubuh Undang-Undang Dasar 1945 dan Ketetapan-ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat; c) Peraturan perundang-undangan seperti undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan menteri, peraturan daerah atau peraturan yang setaraf; d) bahan hukum yang tidak dikodifikasi seperti hukum adat; e) Yurisprudensi; f) Traktat; g) bahan hukum dari zaman penjajahan yang hingga kini masih berlaku seperti Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (yang merupakan terjemahan yang secara yuridis formal bersifat tidak resmi dari *Wetboek*

[217] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.,* hal. 138.

van Strafrecht).[218] Dalam penelitian ini peraturan perundang-undangan yang akan dirujuk antara lain adalah Omnibus Law, PP No. 5/2021 dan Peraturan BKPM No. 4/2021.

1.8.4.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.[219] Penelitian ini akan merujuk kepada buku dan jurnal hukum karya dari para ahli hukum baik dari dalam negeri maupun luar negeri.

1.8.4.3 Bahan Hukum Tertier

Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder; contohnya adalah kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.[220] Bahan hukum tertier dalam penelitian ini antara lain adalah Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Black's Law Dictionary* karya Henry Campbel Black dan *English Law Dictionary* karya P.H. Collin.

[218] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, *Op. Cit.*, hal. 13.
[219] *Ibid.*
[220] *Ibid.*

1.8.5 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dilakukan sehingga dapat diperlihatkan penggunaanya. Alat-alat untuk pengumpulan data digunakan berdasarkan kebutuhan data yang akan dikumpulkan tergantung pada objek penelitian, ruang lingkup, permasalahan, tujuan dan analisis penelitian hukum yang akan dilakukan.[221] Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh Penulis dalam menyusun penelitian ini adalah studi kepustakaan atau dokumen dan wawancara.

Studi kepustakaan dalam penelitian ini berupa penelusuran, pemeriksaan dan pengkajian data-data sekunder yang meliputi data sekunder yang bersifat pribadi yang diperoleh dari pengalaman Penulis dan tempat Penulis pernah bekerja, catatan perkuliahan, materi perkuliahan yang Penulis pernah ikuti, serta data sekunder yang bersifat publik seperti peraturan perundang-undangan yang masih berlaku dan yang sudah tidak berlaku, dokumen hukum, karya ilmiah, berita dan literatur ilmu pengetahuan hukum dalam bentuk buku, jurnal hukum, artikel, penelitian yang terkait dengan penelitian dalam penelitian ini.

Wawancara adalah cara memperoleh informasi atau data dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Hasil wawancara ditentukan oleh faktor-faktor yang berinteraksi dan mempengaruhi arus informasi, yaitu pewawancara, yang diwawancarai, topik penelitian yang tertuang dalam daftar pertanyaan dan situasi

[221] Suteki, *Metodologi Penelitian Hukum, Op. Cit.*, hal. 216.

wawancara. Syarat menjadi pewawancara yang baik adalah keterampilan mewawancarai, motivasi yang tinggi, tidak ragu-ragu serta tidak tidak takut menyampaikan pertanyaan. Metode wawancara adalah metode pengumpulan data yang menggunakan cara tanya jawab sambil langsung bertatap muka dengan objek penelitian untuk memperoleh keterangan yang diinginkan.[222] Wawancara yang dilakukan untuk penelitian ini adalah wawancara terarah, yaitu wawancara dengan pengarahan dan struktur yang ditentukan oleh Penulis dan wawancara yang difokuskan, yaitu wawancara di mana yang diwawancarai mempunyai pengalaman-pengalaman dalam melakukan tingkah laku yang dilakukan bersama-sama dengan pelaku utama yang menjadi objek penelitian ini untuk mengetahui akibat-akibat dari pengalaman-pengalaman itu pada pelaku peserta dengan cara menyoroti akibat-akibat aktual dari pengalaman-pengalaman yang digambarkan oleh para pelaku peserta. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan oleh Penulis kepada perwakilan dari masing-masing pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum, Organisasi Angkutan Darat (Organda), Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo), Dinas Penanaman Modal - Pelayanan Terpadu Satu pintu (DPM-PTSP) Kota Semarang, Dinas Perhubungan Kota Semarang, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM).

[222] *Ibid.,* hal. 226.

1.8.6 Analisis Data

Data-data yang telah dikumpulkan dan diidentifikasi oleh penulis, kemudian akan penulis analisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif. Definisi penelitian kualitatif menurut Syaodih Sukmadinata adalah suatu penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap, kepercayaan, persepsi, pemikiran orang secara individual maupun kelompok. Sedangkan menurut Bogdan dan Taylor, metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Miles dan Huberman menjelaskan bahwa metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.[223]

Penelitian kualitatif memiliki karakter khusus, sebagai berikut a) bersifat induktif yaitu berdasar pada prosedur logika yang berawal dari proposisi khusus sebagai hasil pengamatan dan berakhir pada suatu kesimpulan hipotesis yang bersifat umum, b) melihat pada *setting* dan manusia sebagai suatu kesatuan, yaitu mempelajari manusia dalam konteks dan situasi di mana mereka berada, c) memahami perilaku manusia dari sudut pandang mereka sendiri (sudut pandang yang diteliti), d) lebih mementingkan proses penelitian daripada hasil penelitian, e) menekankan pada validitas data sehingga ditekankan pada dunia empiris, f) bersifat

[223] Dikutip dari *Ibid.*, hal. 139.

humanistis yaitu memahami secara pribadi orang yang diteliti dan ikut mengalami apa yang dialami orang yang diteliti dalam kehidupan sehari-hari dan g) semua aspek kehidupan sosial dan manusia dianggap berharga dan penting untuk dipahami karena dianggap bersifat spesifik dan unik.[224]

Segi-segi analisis kualitatif antara lain adalah sebagai berikut a) dari segi perspektif, penelitian kualitatif mengumpulkan data berupa cerita rinci dari para informan dan diungkapkan apa adanya sesuai dengan bahasa dan pandangan informan, b) dari segi konsep atau teori, penelitian kualitatif berangkat dari penggalian data berupa pandangan responden dalam bentuk cerita rinci atau asli mereka, kemudian para responden bersama peneliti memberikan penafsiran sehingga menciptakan konsep sebagai temuan, c) dari segi teknik pengumpulan data, penelitian kualitatif mengutamakan penggunaan wawancara dan observasi, d) dari segi permasalahan atau tujuan penelitian, penelitian kualitatif menanyakan atau ingin mengetahui tentang makna (berupa konsep) yang ada dibalik cerita detail para responden dan latar sosial yang diteliti, e) dari segi alur pikir penarikan kesimpulan, penelitian kualitatif berproses secara induktif, yakni prosesnya diawali dari upaya memperoleh data yang detail tanpa evaluasi dan interpretasi, kemudian dikategorikan, diabstraksi serta dicari tema, konsep atau teori sebagai temuan, f) dari segi bentuk sajian data, penelitian kualitatif datanya disajikan dalam bentuk cerita detail sesuai bahasa dan pandangan reponden, g) dari segi instrumen, penelitian kualitatif memiliki instrumen berupa peneliti itu sendiri sebagai manusia

[224] *Ibid.,* hal. 140.

yang dapat beradaptasi dengan para responden dan aktivitas mereka dan h) dari segi kesimpulan, penelitian kualitatif dalam melakukan interpretasi data oleh peneliti melalui pengecekan dan kesepakatan dengan subjek penelitian, sebab merekalah yang lebih tepat untuk memberikan penjelasan terhadap data atau informasi yang telah diungkapkan.[225]

1.9 Orisinalias Penelitian

Penelitian disertasi dengan judul REKONSTRUKSI REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister ataupun doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Sultan Agung, Semarang maupun di perguruan tinggi lainnya.

Penulis berusaha melacak beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul penelitian dan dapat dijadikan dasar orisinalitas penelitian yang akan Penulis lakukan, sebagai berikut:

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
	Imam Sudrajat (2016, UNISSULA, Semarang)	*Rekonstruksi Birokrasi Pemerintah Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor*	Penelitian ini membahas tentang pelaksanaan birokrasi dalam pengujian kendaraan bermotor pada	Penelitian ini lebih membahas mengenai proses dan ketentuan tentang pengimporan

[225] *Ibid.,* hal 143-144.

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
		Berbasis Nilai Keadilan (Studi tentang Birokrasi Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota di Jawa Tengah).	dinas perhubungan di kabupaten/kota di Jawa Tengah yang belum berdasarkan nilai keadilan dikarenakan adanya *problem statement* yang terjadi dalam kaitannya dengan pelayanan dan pengujian kelaikan kendaraan bermotor tidak hanya menyangkut prosedur pelayanan, akan tetapi komitmen pegawai dalam melaksanakan pelayanan dan pengujian kelaikan kendaraan bermotor kurang mencerminkan keadilan dan transparansi. Pelayanan dan pengujian kelaikan kendaraan bermotor belum sepenuhnya dapat memuaskan masyarakat karena pemahaman masyarakat terhadap pelayanan pengujian kelaikan kendaraan bermotor, nampaknya belum semuanya mengerti dan memahami secara prosedural.	kendaraan bermotor dari luar negeri ke Indonesia. Kendaraan bermotor yang diimpor ini pun wajib untuk dilakukan uji kelayakan kendaraan yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, yang kemudian akan menerbitkan Sertifikat Uji Tipe (SUT). SUT ini akan menjadi dasar untuk diterbitkannya Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) bagi setiap unit kendaraan agar dapat diterbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Bukti Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB)
	Imelda Mardiyanti (2019, UNISSULA, Semarang)	*Rekonstruksi Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Perjanjian Pembiayaan Kredit Kendaraan Bermotor Berbasis Nilai Keadilan*.	Penelitian ini membahas tentang 1) pelaksanaan perlindungan hukum terhadap konsumen dalam perjanjian kredit kendaraan bermotor, 2) pelaksanaan perlindungan hukum terhadap konsumen dalam	Kendaraan bermotor yang diimpor yang dibahas dalam penelitian ini pun dapat dibeli dengan cara memperoleh fasilitas pembiayaan dari bank atau perusahaan leasing. Penelitian ini

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
			perjanjian pembiayaan kredit kendaraan bermotor belum berbasis keadilan dikarenakan masih adanya penerapan klausula baku dalam perjanjian pembiayaan konsumen, selain itu biasanya lembaga pembiayaan juga sering tidak mendaftarkan jaminan fidusia tersebut ke kantor pendaftaran fidusia dan 3) rekonstruksi perlindungan hukum terhadap konsumen dalam perjanjian pembiayaan kredit kendaraan bermotor yang berbasis nilai keadilan terletak pada kewajiban pendaftaran jaminan fidusia.	membahas kemungkinan adanya fasilitas pembiayaan tersebut namun lebih dilihat dari sudut pandang penanaman modal. Pembayaran kembali yang dilakukan oleh pelaku usaha sebenarnya merupakan salah satu bentuk kegiatan penanaman modal dalam rangka memperoleh barang modal.
	Prijo Dwi Atmanto (2019, UNISSULA, Semarang)	*Kebijakan Online Single Submission oleh Aparatur Pemerintah Daerah di Era Globalisasi*.	Penelitian ini membahas bahwa perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik atau disebut *Online Single Submission* (OSS) hadir dalam rangka perizinan berusaha yang diterapkan kepada seluruh kementerian, institusi dan pemerintah daerah di seluruh Indonesia, yang selama ini dilaksanakan oleh Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP). Selain melalui PTSP, masyarakat dapat mengakses sistem OSS secara daring dimanapun dan kapanpun.	OSS sebagai sistem informasi perizinan yang disediakan oleh pemerintah bagi pelaku usaha dalam melaksanakan penanaman modal akan dibahas secara detail dalam penelitian ini, mulai dari OSS versi 1.0, OSS versi 1.1 hingga OSS RBA. Sudut pandang pembahasan yang akan diambil adalah dari sisi pelaku usaha, betapa banyak tantangan dan kendala yang harus

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
			Sistem OSS dibangun dalam rangka mempercepat dan meningkatkan penanaman modal dan kegiatan usaha, dengan menerapkan perizinan berusaha yang terintegrasi secara elektronik. Pemerintah mengatur antara lain tentang jenis, pemohon dan penerbit perizinan berusaha, pelaksanaan perizinan berusaha, reformasi perizinan berusaha sektor, sistem OSS, lembaga OSS dan pendanaan OSS, insentif atau disinsentif pelaksanaan perizinan berusaha melalui OSS, penyelesaian permasalahan dan hambatan perizinan berusaha melalui OSS dan sanksi.	dihadapi oleh pelaku usaha dalam mengakses OSS ini, termasuk kebijakan yang selalu berganti-ganti dan bervariasi. Titik berat pembahasan dalam penelitian ini adalah perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin yang harus melalui tahapan-tahapan dalam OSS terlebih dahulu.
	Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun (2016, UNISSULA, Semarang)	*Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Motor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*	Eksistensi becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu transportasi darat semakin menjamur di seluruh wilayah Indonesia, yang mana kendaraan ini tidak termasuk dalam kriteria becak maupun sepeda motor sebagaimana diatur dalam dalam Pasal 47 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Penegakan hukum terhadap becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu	Moda transportasi darat berupa kendaraan bermotor sebagaimana yang dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dibagi menjadi kendaraan bermotor angkutan orang dan angkutan barang. Penelitian ini akan secara khusus membahas kendaraan bermotor angkutan barang untuk barang umum, dengan menggunakan kendaraan

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
			transportasi darat belum bisa efektif, walaupun telah melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan beberapa peraturan lainnya, bentor tetap beroperasi namun tanpa payung hukum sehingga tidak memberikan kepastian hukum bagi pemilik maupun penumbang bentor. Sejauh ini Kepolisian melakukan diskresi terhadap bentor dengan memandang dari sisi kemanfaatan bentornya yang sangat dibutuhkan bagi masyarakat kelas menengah bawah khususnya di daerah terpencil dan sebagai wujud karakteristik kebudayaan komunal yang ada pada masyarakat Indonesia.	bermotor berupa truk barang yang beroperasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tetapi juga harus mematuhi ketentuan di bidang penanaman modal demi memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor.
	Hotlan Samosir (2018, UNS, Surakarta)	*Aspect of Justice On Progresisive Tariff Stipulation Policy On Motorized Vehicles Tax In Papua Province.*	Dengan diundangkannya Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Papua tidak mencerminkan tata pemerintahan yang baik karena tidak mengindahkan metode dan standar sebagaimana yang dijelaskan dalam Undang-Undang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pajak Daerah Provinsi Papua ini juga bertentangan dengan	Penelitian ini membahas impor kendaraan bermotor yang dilakukan dengan memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dalam skema penanaman modal. Fasilitas pembebasan bea masuk ini secara khusus diatur oleh Peraturan Menteri Keuangan dan dilaksanakan oleh BKPM.

No.	Penelitian Sebelumnya			Penelitian Sekarang
	Peneliti	**Judul Penelitian**	**Hasil Penelitian**	
			prinsip keadilan karena menentukan pajak kendaraan bermotor secara progresif untuk kepemilikan kendaraan bermotor roda empat kedua dan seterusnya, sementara itu pemerintah daerah tidak menyiapkan transportasi publik yang memadai bagi masyarakat.	

1.10 Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 6 (enam) bab sebagai berikut:

Bab pertama, merupakan pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, rumusan masalah sebagai batasan dari penelitian yang dilakukan, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka konsepsional, kerangka teori, kerangka pemikiran, metodologi penelitian, orisinalitas penelitian dan sistematika penulisan;

Bab kedua dijelaskan tentang tinjauan pustaka yang menjelaskan pengertian dan dasar hukum fasilitas pembebasan bea masuk atas impor, pengertian dan dasar hukum kendaraan bermotor angkutan barang umum, pengertian dan dasar hukum pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum, peranan pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dalam rangkaian proses transportasi dan;

Bab ketiga menjelaskan tentang alasan mengapa impor kendaraan bermotor angkutan barang umum perlu dilakukan oleh pelaku usaha, permasalahan yang

dihadapi oleh pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum yang melakukan kegiatan penanaman modal dengan cara melakukan impor kendaraan bermotor angkutan barang umum yang utamanya akan membahas mengenai perolehan perizinan berusaha dan perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum.

Bab keempat menguraikan dan menjelaskan mengapa regulasi pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum yang berlaku saat ini belum berkeadilan.

Bab kelima menguraikan dan menjelaskan bahasan-bahasan mengenai regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor di beberapa negara dan konstruksi regulasi yang ideal bagi pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum berbasis nilai keadilan.

Bab keenam merupakan bab penutup yang menguraikan mengenai kesimpulan dari penelitian ini dan saran dari Penulis yang dipandang perlu.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perizinan Berusaha Bagi Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum

Omnibus Law mengamanatkan mekanisme penetapan jenis Perizinan Berusaha di Indonesia menggunakan pendekatan berbasis risiko (RBA atau *Risk Based Approach*). Mekanisme ini diatur pada Pasal 7 sampai dengan Pasal 11 Omnibus Law untuk diterapkan dalam menetapkan jenis perizinan berusaha untuk setiap kegiatan usaha di Indonesia. Penetapan jenis perizinan berusaha didasarkan kepada tingkat risiko kegiatan usaha. Perizinan berusaha berbasis risiko ini diharapkan menjadi solusi penyederhanaan proses perizinan dengan tetap menggunakan Sistem OSS. Melalui perizinan berusaha berbasis risiko dengan tingkat risiko yang lebih rendah maka jenis perizinan berusahanya akan relatif lebih mudah daripada kegiatan usaha dengan tingkat risiko yang lebih tinggi.[226]

Perizinan Berusaha Berbasis Risiko pada dasarnya mengubah konsep perizinan yang bersifat *ex-ante* (persyaratan dipenuhi dulu di awal) dengan konsep peizinan *ex-post* (verifikasi dilakukan setelahnya). Konsep ini terutama dapat diterapkan untuk jenis kegiatan usaha yang berisiko rendah atau kegiatan usaha yang telah ditetapkan standarnya. Setelah Pelaku Usaha melakukan kegiatan usaha berdasarkan standar, pemerintah sebagai otoritas akan melakukan verifikasi atas pemenuhan standar tersebut. Proses verifikasi atas pemenuhan standar merupakan bagian dari proses Pengawasan, yang merupakan komponen penting dari perizinan

[226] *Ibid.*, Lampiran III, Pendahuluan.

berusaha berbasis risiko sebagaimana diatur pada Pasal 12 Omnibus Law. Perizinan dan pengawasan merupakan instrumen pemerintah dalam mengendalikan dan melindungi pelaksanaan suatu kegiatan usaha dikaitkan dengan Risiko yang mungkin ditimbulkan.[227]

Dengan demikian, tingkat risiko berdasarkan hasil analisis risiko menentukan jenis perizinan berusaha.[228] Pelaksanaan analisis risiko dilakukan oleh pemerintah pusat melalui:[229]

1. Pengindentifikasian kegiatan usaha.

   Pengidentifikasian kegiatan usaha merupakan tahap pertama dari proses analisis tingkat Risiko yang dimaksudkan sebagai tahapan mengenali dan mengidentifikasi jenis perizinan berusaha saat ini *(existing)* untuk setiap kegiatan usaha yang menjadi binaan kementerian/lembaga. Kegiatan usaha mengacu pada deskripsi bidang usaha berdasarkan Kode Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) dari Badan Pusat Statistik (BPS) Tahun 2020. Hasil dari tahap ini adalah setiap kementerian/lembaga memiliki daftar kegiatan usaha yang mengacu pada KBLI 5 digit.

2. Penentuan dan penilaian tingkat bahaya.

   Penilaian tingkat bahaya dilakukan terhadap a) aspek keselamatan yang mencakup bahaya terhadap keselamatan dan kesehatan kerja pekerja, karyawan dan/atau pegawai yang terlibat dalam pelaksanaan kegiatan

[227] *Loc. Cit.*
[228] Pemerintah Indonesia, *PP No. 5/2021, Op. Cit.* Pasal 7 Ayat (2) jo. Pasal 7 Ayat (4).
[229] *Ibid.*, Pasal 8 jo. Pasal 9 jo. Lampiran III.

usaha, b) aspek kesehatan yang mencakup bahaya terhadap kesehatan konsumen, penduduk sekitar lokasi kegiatan usaha dan/atau masyarakat luas, c) aspek lingkungan yang mencakup bahaya terhadap keberlanjutan lingkungan hidup, d) aspek pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya yang mencakup bahaya terhadap keberlanjutan ketersediaan sumber daya alam dan non-alam dan e) aspek bahaya lainnya disesuaikan dengan sifat kegiatan usaha masing-masing sektor. Penilaian bahaya dilakukan berdasarkan data dan/atau penilaian profesional. Data yang dimaksud dapat terdiri dari statistik, literatur, berita, laporan publik, dan sumber lainnya yang dinilai relevan dalam menentukan nilai bahaya.

3. Penilaian potensi terjadinya bahaya.

   penilaian potensi terjadinya bahaya terdiri dari a) hampir tidak mungkin terjadi (terjadi lebih dari 10 tahun sekali), b) kemungkinan kecil terjadi (terjadi dalam waktu 5 tahun sampai dengan 10 tahun), c) kemungkinan terjadi (terjadi dalam waktu 1 tahun sampai dengan 5 tahun) atau d) hampir pasti terjadi (terjadi lebih dari sekali salama 1 tahun).

4. Penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha.

   Tingkat risiko usaha diperoleh berdasarkan perkalian nilai bahaya dengan nilai potensi terjadinya bahaya. Perkalian ini dilakukan untuk setiap aspek risiko, di mana hasil perkalian mengacu pada matriks risiko dan hasil perkalian pada setiap aspek menentukan tingkat risiko. Tingkat risiko kegiatan usaha ditentukan berdasarkan tingkat risiko maksimum dari

setidaknya salah satu aspek risiko. Sebagai contoh, dari 3 (tiga) aspek risiko, yaitu aspek keselamatan, kesehatan dan lingkungan, diketahui bahwa suatu kegiatan usaha dinilai berisiko tinggi ditinjau dari aspek keselamatan serta berisiko rendah ditinjau dari aspek kesehatan dan lingkungan, dengan memperhatikan ketiga aspek risiko, maka tingkat risiko kegiatan usaha tersebut adalah berisiko tinggi. Berdasarkan perhitungan dan analisis tingat risiko sebagaimana diuraikan diatas, ditetapkan tingkat risiko kegiatan usaha dengan klasifikasi sebagai a) kegiatan usaha dengan tingkat risiko rendah, b) kegiatan usaha dengan tingkat risiko menengah yang terbagi atas tingkat risiko menengah rendah dan tingkat risiko menengah tinggi dan c) kegiatan usaha dengan tingkat risiko tinggi.

5. Penetapan jenis perizinan berusaha.

Dari hasil perhitungan dan analisis risiko telah didapatkan tingkat risiko kegiatan usaha untuk setiap bidang usaha berdasarkan KBLI 5 digit. Tahap selanjutnya adalah penentuan jenis perizinan berusaha untuk setiap kegiatan usaha, yaitu:

a) untuk kegiatan usaha dengan tingkat risiko rendah jenis perizinan berusaha adalah NIB yang merupakan identitas pelaku usaha sekaligus legalitas untuk melaksanakan kegiatan usaha.[230]

b) untuk kegiatan usaha dengan tingkat risiko menengah rendah jenis perizinan berusahanya adalah NIB dan sertifikat standar. Sertifikat

[230] Indonesia, *Omnibus Law*, *Op. Cit.*, Pasal 8 jo. Pasal 12 Ayat 1 PP No. 5/2021.

standar untuk tingkat risiko ini merupakan legalitas untuk melaksanakan kegiatan usaha dalam bentuk Pernyataan pelaku usaha untuk memenuhi standar usaha dalam rangka melakukan kegiatan usaha yang diberikan melalui Sistem OSS.[231]

c) untuk kegiatan usaha dengan tingkat risiko menengah tinggi jenis perizinan berusahanya adalah NIB dan sertifikat standar. Sertifikat standar untuk tingkat risiko ini merupakan sertifikat standar pelaksanaan kegiatan usaha yang diterbitkan Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai kewenangan masing-masing berdasarkan hasil verifikasi pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha oleh pelaku usaha.[232]

d) untuk kegiatan usaha dengan tingkat risiko tinggi jenis perizinan berusahanya adalah NIB dan izin. lzin untuk tingkat risiko ini merupakan persetujuan Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah untuk pelaksanaan kegiatan usaha yang wajib dipenuhi oleh pelaku usaha sebelum melaksanakan kegiatan usahanya.[233]

Berdasarkan pasal 116 PP No. 5/2021, perizinan berusaha pada sektor transportasi terdiri atas subsektor transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian. Perizinan berusaha pada subsektor transportasi darat terdiri atas a) penyelenggaranan sarana transportasi darat, b)

[231] *Ibid.,* Pasal 9 Ayat (2) jo. Pasal 13 Ayat (1) dan Ayat (2) PP No. 5/2021.
[232] *Ibid.,* Pasal 9 Ayat (3) jo. Pasal 14 Ayat (1) dan Ayat (2) PP No. 5/2021.
[233] *Ibid.,* Pasal 10 jo. Pasal 15 Ayat (1) dan Ayat (2) PP No. 5/2021.

penyelenggaraan prasarana transportasi darat dan c) penyelenggaraan penunjang sarana dan prasarana transportasi darat.[234] Menurut pendapat Penulis, kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum termasuk ke dalam subsektor transportasi darat yang menyelenggarakan sarana transportasi darat.

Perizinan berusaha mecakup perizinan berusaha berbasis risiko dan perizinan berusaha untuk menunjang kegiatan usaha. Perizinan Berusaha Berbasis Risiko terdiri atas:[235]

a. Nomor Induk Berusaha ("NIB") yaitu bukti registrasi/pendaftaran pelaku usaha untuk melakukan kegiatan usaha dan sebagai identitas bagi pelaku usaha dalam pelaksanaan kegiatan usahanya.[236]
b. Sertifikat Standar yaitu pernyataan dan/atau bukti pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha;[237] dan
c. Izin adalah persetujuan pemerintah pusat atau pemerintah daerah untuk pelaksanaan kegiatan usaha yang wajib dipenuhi oleh pelaku usaha sebelum melaksanakan kegiatan usahanya.[238]

2.2 Kegiatan Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum.

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.[239]

[234] Pemerintah Indonesia, *PP No. 5/2021, Op. Cit.*, Pasal 116 Ayat (1) jo. Ayat (2).
[235] BKPM, *Peraturan BKPM No. 4/2021, Op. Cit.*, Pasal 7 Ayat 2.
[236] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 14.
[237] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 15.
[238] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 16.
[239] Indonesia, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Op. Cit.*, Pasal 1 Ayat 3.

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.[240] Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.[241] Sedangkan, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.[242] Kendaraan angkutan umum adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran baik dalam trayek atau tidak dalam trayek, dengan menggunakan tanda nomor kendaraan dengan dasar kuning dan tulisan hitam.[243] Jasa angkutan umum di jalan merupakan kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan angkutan umum di ruang lalu lintas jalan, dengan dipungut bayaran,[244] yang mana PPN atas jasanya tidak dikenakan PPN.[245]

Kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum memiliki peranan yang dominan di Indonesia dalam menghubungkan produsen, pasar dan konsumen di antara tahapan produksi dan konsumsi. Kegiatan usaha ini memiliki cakupan yang menyeluruh bagi masyarakat Indonesia, dibandingkan dengan moda transportasi lainnya yang masih kurang berkembang. Oleh karena itu, efisiensi

[240] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 7.
[241] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 8.
[242] Ibid., pasal 1 Ayat 10.
[243] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 80/PMK.03/2012 tentang Jasa Angkutan Umum Di Darat dan Jasa Angkutan Umum di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai*, BN. No. 554, Tahun 2012, Pasal 1 Ayat 1.
[244] *Ibid.*, Pasal 3 Ayat 2.
[245] *Ibid.*, Pasal 2 huruf a.

pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dalam menyediakan jasa angkutan barang sangat penting bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia.

Jumlah kendaraan bermotor jenis truk di Indonesia berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik adalah sebagai berikut:[246]

No.	Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor – Truk
1.	2021	5.438.475
2.	2020	5.083.405
3.	2019	5.021.888
4.	2018	4.804.178
5.	2017	4.540.902
6.	2016	4.326.731
7.	2015	4.145.857

Dari jumlah truk tersebut di atas, terdapat segmentasi pasar sesuai dengan jenis truk dalam rangka melayani pelanggan yang bervariasi. Jenis ini dikategorikan berdasarkan *Gross Vehicle Weight* (GVW) atau Jumlah Berat yang Diperbolehkan ("JBB"). Segmentasi pasar ini terbagi atas JBB ringan yaitu di bawah 10 ton, JBB medium yaitu di antara 10 ton sampai dengan 24 ton dan JBB berat yaitu 24 ton atau lebih. Segmentasi pasar ini berkembang sesuai dengan kebutuhan untuk

[246] Diakses dari https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub pada tanggal 2 Juni 2022 pukul 14.42 WIB.

mengangkut beberapa jenis barang dengan tetap memperhatikan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Truk dapat mengakomodasi angkutan berbagai jenis barang secara luas. Truk dengan JBB ringan biasanya digunakan untuk mengirim barang konsumsi. Pertimbangan untuk membeli truk dengan JBB ringan biasanya berdasarkan variabel non-ekonomis seperti kecocokan dengan jenis muatan dan volume interiornya. Kendaraan ini harus praktis dan diusahakan dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang sesuai dengan JBB dari unit kendaraan tersebut. Di sisi lain, truk dengan JBB medium dan JBB berat sangat diperlukan untuk mendukung kegiatan bisnis dan operasional lapangan. Oleh karenanya, harga dan spesifikasi unit truk ini harus dipertimbangkan dengan matang karena truk akan mengkonsumsi bahan bakar yang lebih banyak dan mengangkut beban yang lebih berat.

Menurut hasil penelitian konsultan riset dan analisis bisnis terkemuka yang berkedudukan di Jakarta Selatan, kegiatan usaha jasa angkutan barang telah berkembang mengikuti perkembangan globalisasi dan perdagangan elektronik dengan menawarkan lebih banyak jenis jasa dan kelengkapan. Kegiatan logistik atau angkutan barang dapat dikategorikan menjadi 5 (lima) jenis, sebagai berikut:

a. 1PL *(first-party logistics)*

Pada kegiatan logistik jenis ini, produsen (penghasil barang, pabrik atau industri manufaktur) mengelola kegiatan logistiknya sendiri tanpa bantuan pihak lain. Produsen memiliki dan mengelola kendaraan bermotornya

sendiri berupa truk dan trailer, atau moda transportasi yang lain, dalam rangka mengangkut barang hasil produksinya ke tempat tujuan. Biasanya produsen seperti ini memiliki hubungan langsung dengan pelanggan-pelanggannya.

b. 2PL *(second party logistics)*

Pada kegiatan logistik jenis ini, pelaku usaha jasa angkutan, baik perusahaan maupun perorangan, yang memiliki dan mengelola kendaraan bermotornya sendiri, menyediakan jasa angkutan barang untuk mengirimkan barang hasil produksi ke tempat tujuan. Kegiatan ini termasuk pelaku usaha yang menyewakan kendaraan bermotor miliknya agar dapat digunakan untuk mengangkut barang. Menurut pendapat penulis, bentuk kegiatan logistik seperti ini yang paling umum dilaksanakan di Indonesia, di mana pelaku usaha angkutan barang dibayar untuk mengirimkan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor miliknya.

c. 3PL *(third party logistics)*

Pada kegiatan logistik jenis ini, suatu perusahaan tidak hanya menyediakan jasa angkutan dengan moda transportasi yang dimiliknya, tetapi juga memberikan layanan pergudangan, kepelabuhan, manajemen inventori dan jasa pengurusan transportasi *(freight forwarding)*, serta dapat menyediakan jasa angkutan dengan moda transportasi yang lain sesuai kebutuhan pengiriman barang (kendaraan bermotor, kapal dan pesawat dalam satu rangkaian proses transportasi). Penulis memiliki pengalaman dalam

membuat perjanjian 3PL yang melibatkan Badan Usaha Milik Negara ("BUMN") di bidang konstruksi. Di dalam perjanjian tersebut, skema yang disepakati adalah pihak BUMN menyerahkan kegiatan transportasi atas barangnya kepada suatu perusahaan angkutan darat, kemudian perusahaan angkutan darat ini akan mengatur sedemikian rupa agar proses transportasi ini dapat berjalan hingga selesai. Bilamana pihak perusahaan angkutan darat tidak memiliki kemampuan atau kapasitas untuk melaksanakan salah satu aspek kegiatan transportasi barang, maka perusahaan ini akan menyerahkannya kepada pihak lain. Contohnya seperti apabila diperlukannya armada tambahan karena barang yang akan dikirimkan sangat banyak, maka pihak perusahaan angkutan akan mengalihkan pekerjaan kepada perusahaan angkutan darat lainnya (subkontrak), apabila diperlukan perangkat lunak *(software)* khusus, maka perusahaan angkutan akan menyewa perusahaan perangkat lunak untuk membuatnya, apabila diperlukan gudang untuk penyimpanan sementara, maka perusahaan angkutan akan menyewakan gudang, apabila diperlukan kapal untuk penyeberangan antar pulau, maka perusahaan angkutan akan menyewa kapal untuk penyeberangan tersebut, dan seterusnya. Walaupun dapat dilaksanakan oleh beberapa pihak, tetapi dari sudut pandang pihak BUMN, pihak perusahaan angkutan barang tetaplah bertanggungjawab secara penuh atas seluruh rangkaian proses transportasi barang. Di sisi lain, segala biaya

yang timbul atas jasa dari pihak lainnya tersebut sudah termasuk dalam komponen harga dalam perjanjian 3PL.

d. 4PL *(fourth party logistics)*

Kegiatan 4PL bisa dikatakan kurang lebih mirip dengan kegiatan 3PL, yaitu satu perusahaan mengelola dan bertanggung jawab atas rangkaian proses transportasi hingga selesai. Namun yang membedakan adalah bahwa perusahaan ini tidak memiliki aset sama sekali yang terkait dengan proses transportasi barang. Perusahaan ini tidak memiliki kendaraan bermotor, truk, trailer, kapal, pesawat dan gudang. Kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan ini semata-mata hanya mendelegasikan aspek-aspek dalam rangkaian transportasi barang kepada pihak lainnya melalui jaringan internet, baik berupa *website*, program komputer ataupun aplikasi seluler. Kualitas layanan yang diberikan oleh perusahaan ini tergantung dari seberapa baik sistem teknologi dan informasi yang dibangunnya dalam mengelola proses transportasi barang. Perusahaan seperti ini bertujuan untuk menciptakan solusi transportasi yang menyeluruh dan menjadi pihak yang dapat menyediakan segala aspek transportasi barang bagi para pengguna/pelanggan.

e. 5PL *(fifth party logistics)*

Kegiatan 5PL merupakan optimalisasi kegiatan logistik dan jaringan angkutan barang secara total dengan memaksimalkan pemanfaatan sistem teknologi dan informasi. Biasanya kegiatan 5PL mengkonsolidasikan

perusahaan-perusahaan 3PL dan menegosiasikan biaya transportasi sebagai satu kesatuan dengan tujuan untuk memperoleh biaya angkutan yang seminimal mungkin. Seluruh permintaan atas kebutuhan transportasi barang dijadikan satu, untuk kemudian dipadukan dengan jaringan logistik yang ada sehingga diharapkan akan diperoleh rute terbaik dengan harga termurah untuk transportasi barang tersebut. Mengingat biaya logistik di Indonesia yang tergolong tinggi, jalur pengiriman yang tepat akan mengurangi biaya secara signifikan. Apabila dalam kegiatan 4PL pihak produsen dan konsumen merupakan pihak pengguna/pelanggan dari sistem teknologi dan informasi yang dibuat oleh perusahaan, dalam kegiatan 5PL pihak produsen dan konsumen dimasukkan ke dalam rangkaian proses transportasi barang pada suatu suatu sistem teknologi yang menyeluruh.

Jaringan logistik di Indonesia biasanya terdiri dari beberapa tahapan sebelum akhirnya mencapai konsumen akhir, yaitu *first mile logistics*, *middle mile logistics* dan *last mile logistics*. *First mile logistics* merupakan merupakan tahap awal dari proses transportasi barang yang berupa pengiriman barang jadi dari produsen ke distributor, gudang atau pelabuhan untuk menjalani proses transportasi selanjutnya. Untuk *middle mile logistics* sendiri dapat mencakup beberapa tahapan, seperti barang dikirimkan dari distributor utama ke subdistributor, lalu ke distributor wilayah, lalu ke pedagang besar, lalu ke agen akhirnya sampai ke toko, pengecer, warung dan instalasi sejenis. *Last mile logsitics* merupakan tahap akhir dalam proses transportasi, yaitu perjalanan dari toko dan pengecer ke konsumen

akhir, dengan bertumbuhnya perdagangan elektronik yang terjadi saat ini, kegiatan *last mile logistics* berkembang sangat pesat. Kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum yang dibahas dalam penelitian ini erat kaitannya dengan kegiatan *first mile logistics* dan *middle mile logistics* dan karenanya pada umumnya bisnis ini termasuk sebagai bisnis B2B *(business to business)*, yaitu jasa yang diberikan oleh suatu bisnis/perusahaan untuk bisnis/perusahaan yang lainnya, bukan langsung kepada konsumen akhir.

Angkutan barang umum menggunakan moda transportasi yang dapat menggunakan kendaran bermotor sebagai fasilitas operasinya yang bergerak di jalan raya. Angkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor ini sangat fleksibel terhadap pertumbuhan permintaan jasa angkutan dari masyarakat dan dapat memberikan pelayanan *door to door services*, yaitu pengiriman barang dari tempat pengiriman barang ke tempat tujuan penerimaan barang. Barang yang akan dikirimkan diambil langsung dari lokasi tempat pengiriman barang, seperti pabrik, gudang atau kantor, kemudian barang dikirimkan menuju lokasi tujuan penerimaan barang, seperti lokasi proyek, pabrik atau gudang. Pelayanan seperti ini merupakan keunggulan dan keutamaan dari angkutan barang umum dengan kendaraan bermotor karena moda transportasi lainnya seperti kereta api, pesawat udara dan kapal tidak dapat memberikan pelayanan yang serupa.

Faktor utama transportasi barang dengan kendaraan bermotor meliputi kendaran bermotor, yaitu truk dan trailer dan jalan, yaitu jalan raya, jembatan dan rambu-rambu lalu lintas. Kedua faktor ini tidak dapat dipisahkan dalam sistem

angkutan barang dengan kendaraan bermotor serta secara langsung mempengaruhi kualitas dan kuantitas jasa angkutan yang disediakan kepada pengguna jasa.

Merujuk kepada Pasal 17 PP No. 5/2021, tahapan pelaksanaan kegiatan usaha terdiri dari:[247]

1) Tahap persiapan yang terdiri dari kegiatan a) pengadaan tanah, b) pembangunan bangunan gedung, c) pengadaan peralatan dan sarana, d) pengadaan sumber daya manusia, e) pemenuhan standar usaha dan/atau f) kegiatan lain sebelum dilakukannya operasional dan/atau komersial termasuk prastudi kelayakan atau studi kelayakan dan pembiayaan operasional selama masa konstruksi. Bagi pelaku usaha dengan tingkat risiko tinggi maka diwajibkan memiliki analisis mengenai dampak lingkungan hidup.
2) Tahap operasional dan/atau komersial yang terdiri dari kegiatan a) produksi barang/jasa, b) logistik dan distribusi barang/jasa, c) pemasaran barang/jasa dan/atau d) kegiatan lain dalam rangka operasional dan/atau komersial.

2.3 Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin

Pembebasan bea masuk atas impor (dan expor) dapat dilakukan melalui kerjasama bilateral antar negara dalam rangka perdagangan bebas, contohnya seperti Perjanjian Kemitraan Ekonomi Komprehensif antara Indonesia dan Australia *(Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement)*

[247] Pemerintah Indonesia, *PP No. 5/2021, Op. Cit.* Pasal 17.

yang diberlakukan tanggal 4 Maret 2019. Perjanjian Kemitraan seperti ini produk-produk dari Indonesia seperti furniture, tekstil, kopi dan coklat dapat masuk ke pasar Australia bebas bea masuk atas impor *(import duty)*, dan demikian juga produk-produk dari Australia dapat masuk ke pasar Indonesia bebas bea masuk atas impor. Kesempatan seperti ini apabila tidak dipergunakan dengan baik akan menjadi bumerang bagi Indonesia karena pada semester pertama tahun 2018, Indonesia masih mengalami defisit neraca perdagangan sebesar USD 1,37 Milyar dalam transaksi dagang dengan Australia.[248]

Pembebasan bea masuk atas impor yang dibahas dalam penelitian ini berbeda dengan pembebasan bea masuk atas impor yang dikarenakan adanya kerjasama bilateral, walaupun bea yang dibebaskan adalah sama-sama bea masuk atas impor barang. Pembebasan bea masuk atas impor yang dibahas dalam penelitian ini adalah pembebasan yang diberikan oleh Undang-Undang Penanaman Modal sebagai bentuk fasilitas penanaman modal yang diamanatkan oleh Undang-Undang Penanaman Modal.

Merujuk kepada Penjelasan Umum Undang-Undang Penanaman Modal, dapat diketahui bahwa salah satu tujuan pembentukan pemerintahan negara adalah untuk memajukan kesejahteraan umum. Amanat tersebut antara lain dijabarkan dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 dan merupakan amanat konstitusi yang mendasari dan merupakan amanat konstitusi yang mendasari pembentukan seluruh

[248] Mutimatun Niami, Adi Sulistiono, Pujiono, Burhanudin Harahap, *Impact of the Indonesia Australia Free Trade Agreement, dimuat dalam Advances in Social Science, Education and Humanities Research, Volume 358,* (Dordrecht: Atlantis Press, 2019), hal. 1.

peraturan perundang-undangan di bidang perekonomian. Konstitusi mengamanatkan agar pembangunan ekonomi nasional harus berdasarkan prinsip demokrasi yang mampu menciptakan terwujudnya kedaulatan ekonomi Indonesia.

Keterkaitan pembangunan ekonomi dengan pelaku ekonomi kerakyatan dimantapkan lagi dengan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor XVI Tahun 1998 tentang Politik Ekonomi Dalam Rangka Demokrasi Ekonomi sebagai sumber hukum materiil. Politik Ekonomi dalam Ketetapan ini mencakup kebijaksanaan, strategi dan pelaksanaan pembangunan ekonomi nasional sebagai perwujudan dari prinsip-prinsip dasar Demokrasi Ekonomi yang mengutamakan kepentingan rakyat banyak untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945.[249] Politik ekonomi nasional diarahkan untuk menciptakan struktur ekonomi nasional agar terwujud pengusaha menengah yang kuat dan besar jumlahnya, serta terbentuknya keterkaitan dan kemitraan yang saling menguntungkan antar pelaku ekonomi yang meliputi usaha kecil, menengah dan koperasi, usaha besar swasta, dan Badan Usaha Milik Negara yang saling memperkuat untuk mewujudkan demokrasi ekonomi dan efisiensi nasional yang berdaya saing tinggi.[250] Dalam pelaksanaan demokrasi ekonomi, tidak boleh dan harus ditiadakan terjadinya penumpukan aset dan pemusatan kekuatan ekonomi pada seorang, sekelompok orang atau perusahaan yang tidak sesuai dengan prinsip keadilan dan pemerataan.[251]

[249] Majelis Permusyawaratan Rakyat, *Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Nomor XVI/MPR/1998 tentang Politik Ekonomi Dalam Rangka Demokrasi Ekonomi,* Pasal 1.
[250] *Ibid.,* Pasal 2.
[251] *Ibid.,* Pasal 3.

Prinsip demokrasi dan kedaulatan ekonomi salah satunya diwujudkan dengan adanya peraturan perundang-undangan yang bidang usaha yang tertutup dan yang terbuka dengan persyaratan, termasuk bidang usaha yang harus dimitrakan atau dicadangkan bagi UMKM dan koperasi, sehingga tidak semua bidang usaha dapat di laksanakan oleh perusahaan modal asing, dan perusahaan dengan modal besar diwajibkan untuk menggandeng UMKM dalam kegiatan usahanya.

Pasal 66 Peraturan BKPM Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal ("Peraturan BKPM No. 4/2021") menjelaskan bahwa pelaku usaha yang memiliki a) Nomor Induk Berusaha, b) sertifikat standar dan/atau c) izin dapat memperoleh fasilitas penanaman modal yang diajukan melalui sistem OSS, yang mencakup fasilitas:[252]

a. pembebasan bea masuk atas impor;
b. pajak penghasilan untuk penanaman modal di bidang-bidang usaha tertentu dan/atau di daerah-daerah tertentu;
c. pengurangan pajak penghasilan badan;
d. pengurangan pajak penghasilan badan dan fasilitas pajak penghasilan untuk penanaman modal di bidang-bidang usaha tertentu dan/atau di daerah-daerah tertentu pada KEK;
e. pengurangan penghasilan bruto atas kegiatan penelitian dan pengembangan tertentu di Indonesia;

[252] BKPM, *Peraturan BKPM No. 4/2021*, *Op. Cit.*, Pasal 66.

f. penghasilan bruto atas penyelenggaraan praktik kerja, pemagangan dan/atau pembelajaran dalam rangka pembinaan dan pengembangan sumber daya manusia berbasis kompetensi tertentu; dan

g. pengurangan penghasilan neto atas penanaman modal baru atau perluasan usaha pada bidang usaha tertentu yang merupakan industri padat karya.

Fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin yang diatur di Pasal 67 Ayat 1 Peraturan BKPM No. 4/2021, mencakup fasilitas:[253]

a. pembebasan bea masuk atas impor mesin tidak termasuk suku cadang untuk pembangunan atau pengembangan industri;

b. pembebasan bea masuk atas impor barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industri;

c. pembebasan bea masuk atas impor barang modal dalam rangka pembangunan atau pengembangan industri pembangkitan tenaga listrik untuk kepentingan umum; dan

d. pembebasan atau keringanan bea masuk dan/atau pembebasan pajak pertambahan nilai atas impor barang dalam rangka kontrak karya (KK) atau perjanjian karya pengusahaan pertambangan batubara (PKP2B).

Peraturan BKPM No. 4/2021 kemudian menjelaskan bahwa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin di atas diberikan sepanjang mesin, barang dan bahan, serta barang modal a) belum diproduksi di dalam negeri, b) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan;

[253] *Ibid.*, Pasal 67 Ayat 1.

atau c) sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri, berdasarkan daftar mesin, barang dan bahan, serta barang modal yang ditetapkan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian,[254] dalam hal ini adalah Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 32 Tahun 2020 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 19-M-IND/PER/2/2010 tentang Daftar Mesin, Barang dan Bahan Produksi Dalam Negeri Untuk Pembangunan Atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal ("Permenperin No. 32/2020").[255] Fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diberikan kepada pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha di bidang industri yang menghasilkan barang dan/atau jasa. Pelaku usaha yang mengajukan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dapat diberikan dalam rangka pembangunan atau pengembangan. Pengembangan meliputi a) penambahan kapasitas dalam rangka perluasan usaha dan/atau b) modernisasi, rehabilitasi dan/atau restrukturisasi dari alat-alat produksi untuk tujuan mempertahankan dan meningkatkan kualitas hasil produksi terhadap kegiatan usaha yang telah memiliki perizinan berusaha berbasis risiko dan sudah berproduksi komersial, keduanya diajukan melalui sistem OSS.[256]

Pasal 69 Ayat 7, 8, 9 dan 10 Peraturan BKPM No. 4/2021 menjelaskan bahwa pembebasan bea masuk atas impor mesin diberikan jangka waktu

[254] *Ibid.,* Pasal 67 Ayat 2.

[255] Menteri Perindustrian, *Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 32 Tahun 2020 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 19-M-IND/PER/2/2010 tentang Daftar Mesin, Barang dan Bahan Produksi Dalam Negeri Untuk Pembangunan Atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*, BN No. 1209, Tahun 2020.

[256] BKPM, *Peraturan BKPM No. 4/2021, Op. Cit.,* Pasal 69.

pengimporan selama 2 (dua) tahun terhitung sejak berlakunya keputusan pembebasan bea masuk. Jangka waktu ini dapat diberikan perpanjangan selama 2 (dua) tahun lagi, kecuali untuk impor mesin dalam rangka pengembangan dengan maksud modernisasi, rehabilitasi dan/atau restrukturisasi. Kemudian, jangka watu tersebut dapat diberikan perpanjangan lagi dengan ketentuan sebagai berikut:

a. untuk rencana investasi paling sedikit Rp500.000.000.000,00 (lima ratus miliar rupiah) dan kurang dari Rp1.000.000.000.000,00 (satu triliun rupiah) dapat diberikan penambahan perpanjangan jangka waktu pengimporan 1 (satu) tahun berdasarkan hasil pemeriksaan lapangan;
b. untuk rencana investasi paling sedikit Rp1.000.000.000.000,00 (satu triliun rupiah) dan kurang dari Rp5.000.000.000.000,00 (lima triliun rupiah) dapat diberikan penambahan perpanjangan jangka waktu pengimporan selama 2 (dua) kali yang diberikan setiap 1 (satu) tahun berdasarkan hasil pemeriksaan lapangan;
c. untuk rencana investasi lebih dari Rp5.000.000.000.000,00 (lima triliun rupiah) dapat diberikan penambahan perpanjangan jangka waktu pengimporan paling lama 5 (lima) tahun berdasarkan hasil pemeriksaan lapangan.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, kendaraan bermotor angkutan umum berupa truk atau *tractor head* termasuk dalam pos tarif atau HS Code 8701.21.90 dengan uraian barang traktor jalan untuk semi trailer yang untuk

impornya dikenakan bea masuk sebesar 5% dari harga pembeliannya.[257] Pencarian pos tarif bea masuk ini dapat juga diakses pada laman https://www.beacukai.go.id/btki.html diakses pada 20 November 2021.

Berdasarkan Pasal 18 Ayat 4 Undang-Undang Penamanam Modal, bentuk fasilitas yang diberikan kepada penamanam modal, salah satunya, dapat berupa pembebasan atau keringanan bea masuk atas impor barang modal, mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat diproduksi di dalam negeri. Pasal ini kemudian diubah melalui Pasal 77 Ayat 4 Omnibus Law tentang perubahan Pasal 18 Undang-Undang Penanaman Modal yang menyebutkan bahwa bentuk fasilitas yang diberikan kepada penanaman modal dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan. Ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan yang dimaksud dalam ketentuan tersebut diatur dalam peraturan-peraturan yang dibuat oleh Menteri Keuangan. Khusus untuk pembebasan bea masuk atas impor mesin diatur dalam PMK No. 176/2009 dan perubahannya.

Seperti yang telah dijelaskan pada Pasal 67 Ayat 2 Peraturan BKPM No. 4/2021, Pasal 2 Ayat 1 PMK No. 176/2009 juga menjelaskan bahwa atas impor mesin, barang dan bahan yang dilakukan oleh Perusahaan yang melakukan kegiatan usaha di bidang a) industri yang menghasilkan barang; dan/atau b) industri yang menghasilkan jasa, dapat diberikan pembebasan bea masuk. Industri yang

[257] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022, Op. Cit.*, Lampiran III, Struktur Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk.

menghasilkan jasa yang dapat memperoleh pembebasan bea masuk adalah sebagaimana yang ditetapkan dalam Lampiran PMK No. 176/2009, sebagai berikut:[258]

1. Pariwisata dan kebudayaan;
2. Transportasi / perhubungan (untuk jasa transportasi publik);
3. Pelayanan kesehatan publik;
4. Pertambangan;
5. Konstruksi;
6. Industri telekomunikasi; dan
7. Kepelabuhanan.

Pembebasan bea masuk diberikan sepanjang mesin, barang dan bahan tersebut a) belum diproduksi di dalam negeri, b) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau c) sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri, berdasarkan daftar mesin, barang dan bahan yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian atau pejabat yang ditunjuk, setelah berkoordinasi dengan instansi teknis yang terkait.[259] Ketentuan ini diatur dalam Permenperin No. 32/2020 yang di dalam lampirannya menjelaskan daftar mesin, barang dan bahan yang sudah diproduksi di dalam negeri, yang mana unit truk berupa *tractor head* 6x4 tidak termasuk di dalamnya.

[258] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009, Op. Cit.*, Lampiran, Daftar Industri Yang Menghasilkan Jasa Yang Dapat Memperoleh Pembebasan Bea Masuk.

[259] *Ibid.*, Pasal 2 Ayat 3.

Pembebasan bea masuk atas impor mesin dibedakan menjadi 2 (dua) jenis tahapan,[260] yaitu untuk tahap pembangunan industri dan untuk tahap pengembangan industri. Tahap pembangunan industri adalah pendirian perusahaan atau pabrik baru untuk menghasilkan barang dan/atau jasa, dengan kata lain bea masuk diberikan untuk kegiatan usaha, badan usaha atau pabrik yang akan didirikan oleh pelaku usaha industri tersebut. Kemudian, tahap pengembangan industri adalah pengembangan perusahaan atau pabrik yang telah ada meliputi penambahan, modernisasi, rehabilitasi dan/atau restrukturisasi dari alat-alat produksi termasuk mesin untuk tujuan peningkatan jumlah, jenis dan/atau kualitas hasil produksi. Perusahaan sendiri didefinisikan sebagai perusahaan yang melaksanakan kegiatan pembangunan atau pengembangan industri dalam rangka penanaman modal. Pembahasan dalam penelitian ini khususnya akan membahas perusahaan yang sudah dalam tahap pengembangan industri, bukan yang masih dalam tahap pembangunan industri.

Pembebasan bea masuk atas impor mesin dalam rangka pengembangan industri diberikan untuk jangka waktu pengimporan selama 2 (dua) tahun terhitung sejak berlakunya keputusan pembebasan bea masuk. Jangka waktu pengimporan tersebut dapat diperpanjang sesuai dengan jangka waktu pengembangan industri tersebut sebagaimana tercantum dalam surat dari BKPM.[261]

---

[260] *Ibid.*, Pasal 1, Pasal 3 dan Pasal 4.

[261] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.010/2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*, BN No. 1472, Tahun 2015, Pasal 4 Ayat 1 dan Pasal 4 Ayat 2.

Untuk mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dan/atau barang dan bahan untuk pengembangan industri, perusahaan mengajukan permohonan yang ditandatangani oleh pimpinan perusahaan kepada Kepala BKPM. Atas permohonan tersebut Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan memberikan persetujuan atau penolakan. Dalam hal permohonan disetujui, Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan menerbitkan keputusan pembebasan bea masuk beserta lampirannya berupa daftar yang paling sedikit memuat jumlah, jenis, spesifikasi dan perkiraan harga dari mesin dan/atau barang dan bahan yang diberikan pembebasan bea masuk secara rinci per pelabuhan tempat pemasukan. Dalam hal permohonan ditolak, Kepala BPKM atas nama Menteri Keuangan membuat surat penolakan permohonan dengan menyebutkan alasan penolakan.[262]

Terhadap impor mesin, barang dan bahan yang mendapat fasilitas pembebasan bea masuk, berlaku ketentuan larangan dan pembatasan (lartas) sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Jumlah dan/atau jenis mesin, barang dan bahan yang diimpor harus sesuai dengan jumlah atau jenis mesin, barang dan bahan yang tercantum dalam surat keputusan pembebasan bea masuk. Dalam hal terjadi selisih lebih jumlah dan/atau perbedaan jenis mesin barang dan bahan antara jumlah keseluruhan importasi dengan surat keputusan pembebasan bea masuk, terhadap

[262] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 76/PMK.011/2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal,* BN No. 539, Tahun 2012, Pasal 9.

selisih lebih dan/atau perbedaan jenis tersebut, perusahaan wajib membayar bea masuk.[263]

Mesin yang diimpor dengan menggunakan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dapat dilakukan pemindahtanganan setelah digunakan paling singkat 2 (dua) tahun sejak tanggal pemberitahuan pabean impor. Pemindahtanganan mesin dilakukan setelah mendapatkan izin dari Direktur Jenderal Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan. Terhadap pemindahtanganan mesin yang dilakukan di antara 2 (dua) tahun dan 5 (lima) tahun sejak tanggal pemberitahuan impor, mengakibatkan batalnya fasilitas pembebasan bea masuk yang diberikan dan perusahaan wajib membayar bea masuk yang terutang. Ketentuan ini tidak berlaku apabila, salah satunya, terjadi keadaan darurat *(force majeure)*.[264]

Menurut hasil riset dan pengalaman Penulis, mesin atau truk yang diimpor merupakan merupakan barang modal bagi pelaku usaha jasa angkutan. Pelaku usaha jasa angkutan akan enggan untuk memindahtangankan, atau dengan kata lain menjual, truk yang sudah diimpornya yang bahkan dengan daya upaya yang keras sampai memperoleh pembebasan bea masuk. Walaupun peraturan membolehkan dengan berbagai persyaratan agar truk yang diimpor dapat dipindahtangankan atau dijual, hal ini menjadi bertentangan dengan niat awal dilakukannya kegiatan impor atas truk tersebut. Namun demikian, dalam hal terjadi keadaan darurat *(force*

[263] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009, Op. Cit.,* Pasal 12.

[264] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 76/PMK.011/2012, Op. Cit.,* Pasal 14.

majeur), seperti karena terjadinya kecelakaan yang parah sehingga truk tidak dapat dipergunakan lagi, dan truk dalam keadaan diasuransikan, maka truk tersebut akan berpindahtangan melalui skema klaim asuransi.

Pasal 16 PMK No. 176/2009 menjelaskan bahwa ketentuan mengenai tata cara pemberian fasilitas pembebasan bea masuk diatur lebih lanjut dengan peraturan BKPM. Peraturan BKPM yang berlaku saat ini untuk pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin adalah Peraturan BKPM No. 4/2021, sebagai peraturan pelaksanaan PP No. 5/2021 yang merupakan peraturan pelaksanaan Omnibus Law.

Berdasarkan data dari BKPM, pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin untuk bidang usaha di sektor Transportasi, Gudang dan Komunikasi adalah sebagai berikut:[265]

Tahun	PMDN		PMA	
	Proyek	Nilai Investasi (Juta USD)	Proyek	Nilai Investasi (Juta USD)
2010	4	368,85	2	16,79
2011	8	70,23	2	1,17
2012	8	69,44	2	135,1

[265] Diakses dari https://nswi.bkpm.go.id/datum/get_datum_pabean pada tanggal 6 September 2022 pukul 14.03 WIB.

Tahun	PMDN		PMA	
	Proyek	Nilai Investasi (Juta USD)	Proyek	Nilai Investasi (Juta USD)
2013	9	488,11	4	33,38
2014	3	49,8	1	23,9
2015	1	4,79	10	128,95
2016	-	-	1	46.61
2017	5	81,35	0	0
2018	7	94,32	1	22
2019	8	6,22	1	3
Total	**53**	**1.233,11**	**24**	**410,9**

2.4 Peranan Pelaku Usaha Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum Dalam Rangkaian Proses Transportasi

Penemuan kedua terbesar umat manusia setelah tulisan yang telah membawa kemajuan dalam kebudayaan dan kesejahteraan umat manusia adalah penemuan peralatan transportasi. Kemajuan pengangkutan adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk bepergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan suatu barang. Setelah roda berhasil diciptakan alat

angkutan di darat mengalami kemajuan yang sangat pesat. Perkembangan transportasi terwujud dalam bentuk kemajuan dari alat transportasi dan mengikuti kemajuan teknologi transportasi.

Pengangkutan atau transportasi bukanlah suatu tujuan, melainkan suatu sarana untuk mencapai tujuan. Alasan dikembangkannya sistem transportasi pada awalnya adalah untuk mengatasi rintangan keadaan alam, seperti keadaan suatu wilayah yang bergunung-gunung sehingga diperlukan sistem transportasi berupa jalan agar dapat dilalui oleh barang dan manusia. Kemudian, sistem transportasi berkembang dengan upaya untuk mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar yang dituju.

Transportasi dapat menciptakan dan meningkatkan tingkat aksesibilitas terhadap adanya sumber daya alam yang semula tidak termanfaatkan menjadi dapat dijangkau dan diolah di tempat di mana sumber daya alam tersebut dikirimkan. Transportasi juga dapat menjangkau dan menciptakan pasar di suatu daerah tertentu serta menciptakan hubungan antar pasar di antar daerah. Transportasi terkait pula dengan produktifitas. Kemajuan transportasi akan membawa kepada peningkatan mobilitas manusia, faktor produksi dan hasil produksi. Makin tinggi mobilitas berarti makin cepat gerakan dan kelancaran distribusi serta lebih singkatnya waktu yang diperlukan untuk mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat di mana barang tersebut kurang bermanfaat ke lokasi di mana manfaat barang tersebut lebih besar.

Peningkatan produktivitas adalah motor utama dalam menunjang kemajuan ekonomi. Ekonomi yang sudah berkembang selalu menunjukkan tingkat mobilitas yang tinggi, yang ditunjang oleh transportasi yang lancar. Sebaliknya, ekonomi yang belum berkembang ditandai oleh faktor mobilitas yang masih rendah, yang utamanya dipengaruhi oleh distribusi dan angkutan yang belum lancar.

Transportasi atau pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal di mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan yaitu tempat di mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Dalam hubungan ini, terlihat bahwa unsur-unsur pengangkutan meliputi a) adanya barang muatan yang diangkut, b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, c) ada jalan atau jalur yang dapat dilalui, d) ada terminal asal dan terminal tujuan dan e) sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.[266]

Transportasi barang menyebabkan nilai suatu barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai atau kegunaan yang yang diberikan oleh transportasi adalah berupa kegunaan tempat dan kegunaan waktu. Kedua kegunaan ini diperoleh apabila barang yang diangkut ke tempat tujuan nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

[266] M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, *Edisi 4*, *Cetakan Pertama*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2015), hal. 3-4.

Dari sudut pandang ekonomi makro, pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional. Dari sudut pandang ekonomi mikro, bagi pelaku usaha jasa angkutan, pengangkutan merupakan usaha memproduksi jasa yang dijual dengan tujuan memperoleh keuntungan, sedangkan bagi pengguna jasa angkutan, pengangkutan merupakan salah satu mata rantai dari arus bahan baku produksi dan arus distribusi barang jadi yang disalurkan ke pasar serta kebutuhan pertukaran barang di pasar. Supaya kedua arus ini lancar, jasa angkutan harus cukup tersedia dan biayanya sebanding dengan seluruh biaya produksi.[267]

Perkembangan manajemen rantai pasokan *(supply chain management)*[268] menempatkan transportasi sebagai salah satu komponen yang strategis, di mana aliran barang, aliran informasi dan aliran finansial dikelola secara cepat dan akurat untuk pelaksanaan pengiriman barang yang tepat waktu. Pelaksanaan transportasi barang sendiri dilakukan sesuai dengan dokumen angkutan seperti surat jalan *(delivery order)*. Pelaku usaha angkutan barang melaksanakan kegiatan transportasi barang dengan didasarkan atas harapan-harapan dari pemilik barang atau pengirim dan penerima barang. Dalam menyatakan keinginan-keinginan atau harapan-harapannya itu diperlukan suatu bentuk dokumen angkutan atau surat jalan dengan

[267] *Ibid.*, hal. 6-7.

[268] Manajemen rantai pasokan mencakup aktivitas untuk menentukan 1) transportasi ke vendor, 2) pemindahan uang secara kredit atau tunai, 3) para pemasok barang, 4) bank dan distributor, 5) utang dan piutang usaha, 6) pergudangan dan tingkat persediaan, 7) pemenuhan pesanan, 8) berbagai informasi pelanggan, prediksi dan produksi. Tujuannya adalah untuk membangun sebuah rantai pasokan yang memusatkan perhatian untuk memaksimalkan nilai bagi pelanggan. Aktivitas para manajer rantai pasokan mencakup ilmu operasi, pemasaran, keuangan dan akuntansi. *Ibid.*, hal. 24.

format tertentu yang telah disepakati. Pelaku usaha angkutan barang mempunyai tanggung jawab dan keterbatasan yang harus dinyatakan secara tegas di dalam dokumen angkutan atau surat jalan demi menghindari perselisihan dengan pengirim dan penerima barang. Catatan-catatan mengenai proses dan kendala pengangkutan barang juga dapat diceritakan dalam surat jalan. Karena pelaku usaha angkutan berharap memperoleh pendapatan dari kegiatan pengangkutan yang dilakukannya, maka dari itu surat jalan juga dapat diperlakukan sebagai alat bukti penagihan biaya jasa angkutan kepada pengirim atau penerima barang.

Peluang perdagangan timbul karena barang dan jasa berada pada tempat yang tepat, pada waktu yang tepat dan dengan harga yang sesuai atau kompetitif. Untuk menciptakan peluang terjadinya perdagangan diperlukan kemudahan mendapatkan barang, kemudahan untuk menyimpan barang, kemudahan transportasi dan pemasaran. Manfaat dilaksanakannya kegiatan transportasi barang di antaranya adalah:[269]

1. Pertukaran barang pada umumnya merupakan transaksi dagang antara dua kelompok, yaitu penjual dan pembeli. Tanpa pengangkutan, kedua kelompok masyarakat tersebut bersama-sama berada hanya dalam satu kelompok kecil sehingga keuntungan perdagangan jadi terbatas.
2. Persediaan barang di pasar yang berbeda-beda dapat disamakan.

[269] *Ibid.,* hal. 9.

3. Kemampuan memindahkan barang dari satu tempat yang mempunyai persediaan banyak ke tempat yang langka akan barang tersebut sehingga cenderung menyamakan harga barang yang bersangkutan.
4. Begitu wilayah persediaan meluas, persaingan antarpenjual meningkat dan harga cenderung akan bertahan pada suaut tingkatan yang wajar.
5. Spesialisasi dalam kegiatan ekonomi dimudahkan dan didukung.
6. Pertukaran barang antarkelompok masyarakat menimbulkan komunikasi antarorang-orang yang terlibat dalam hubungan dagang.
7. Harga suatu barang di berbagai tempat dapat diseragamkan.

Manfaat transportasi juga erat hubungan dengan tata guna lahan, karena kegiatan transportasi merupakan lalu lintas yang menghubungkan dua atau lebih lokasi atau tata guna lahan. Mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya berarti memidahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan lainnya, dalam rangka mengubah nilai ekonomis dari barang tersebut. Pengangkutan merupakan bagian kegiatan ekonomi yang bersangkut paut dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis suatu barang. Dengan demikian, perlu keseimbangan yang efisien tata guna lahan dengan sistem pengangkutan demi memaksimalkan potensi dari kedua variabel tersebut.

Transportasi dikembangkan dengan tujuan untuk mendistribusikan kemakmuran ke seluruh pelosok penjuru negeri. Upaya ini dilaksanakan oleh Pemerintah Negara Indonesia dengan dibangunnya jalan trans-Sumatera, jalan trans-Kalimantan dan trans-Sumatera. Selain itu, dari segi pertahanan dan

keamanan, sistem transportasi yang baik juga harus dimiliki negara untuk keperluan pembelaan diri dan menjamin terselenggaranya pergerakan dan akses cepat ke tempat-tempat strategis seperti perbatasan, pusat pemerintahan dan instalasi penting lainnya. Contohnya seperti pembuatan jalan dari Anyer sampai Penarukan sepanjang sekitar 1.000 Kilometer di masa pemerintahan Gubernur Jenderal H. Willem Daendels di Hindia-Belanda pada tahun 1809.

Pelaku usaha angkutan memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut sebagai jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan hasil atau keluaran *(output)* dari pelaku usaha angkutan barang, di sisi lain, jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan *(input)* bagi kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, konstruksi dan kegiatan ekonomi lainnya. Peranan pelaku usaha angkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang, tetapi juga untuk membantu tercapainya pengalokasian sumber daya secara optimal. Oleh karenanya, jasa angkutan harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan sangat perlu untuk dijaga. Jika penyediaan jasa angkutan lebih sedikit daripada permintaannya, maka akan terjadi kemacetan arus barang dan mengganggu harga barang di pasaran. Sebaliknya, apabila penyediaan jasa angkutan melebihi permintaannya, maka akan timbul persaingan tidak sehat antar sesama pelaku usaha jasa angkutan.

Menurut hasil riset Penulis, kegiatan usaha angkutan barang umum melalui jalan darat terutama di daerah Jawa, Bali dan Sumatera, selain dilakukan oleh pelaku usaha berbentuk perseroan terbatas atau perseroan komanditer yang

mengoperasikan puluhan hingga ribuan unit truk, kegiatan usaha angkutan barang juga banyak dilakukan oleh pelaku usaha perorangan yang memiliki satu atau beberapa unit truk. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kegiatan usaha angkutan barang umum merupakan pasar persaingan sempurna, yaitu pasar di mana pelaku usaha yang menghasilkan jasa angkutan barang umum jumlahnya banyak. Walaupun jumlah permintaan atas jasa angkutan barang umum juga banyak, satu atau sekelompok pelaku usaha angkutan barang umum dan pengguna jasanya tidak memiliki kekuatan untuk mempengaruhi harga pasar. Oleh karena itu, keseimbangan antara penyediaan jasa angkutan barang dan permintaannya harus sangat dijaga agar tidak timbul persaingan yang tidak sehat antar sesama pelaku usaha jasa angkutan.

Pertumbuhan perusahaan angkutan dengan kendaraan bermotor mudah terjadi karena tidak dibebani investasi jalan raya yang sangat besar, yang mana pembangunan jalan raya ditanggung oleh pemerintah. Biaya angkutan kebanyakan bersifat biaya variabel, sedangkan biaya tetap dapat berupa biaya penyusutan dan biaya peralatan lainnya yang jumlahnya terbatas. Karena biaya variabel lebih besar maka perusahaan lebih fleksibel menyesuaikan kapasitasnya dengan permintaan. Kalau permintaan naik di atas kapasitas yang ada, maka perusahaan akan menambah jumlah armada. Sebaliknya apabila permintaan turun, maka perusahaan mengurangi jumlah armada. Perubahan kapasitas tersebut dengan tingkat investasi yang tidak terlalu besar atau mahal di mana harga kendaraan relatif terjangkau sehingga menyebabkan *easy of entry* di pasar angkutan bermotor, berarti

perusahaan mudah keluar masuk pasar. Pengaruh struktur biaya dicerminkan pada perhitungan tarif angkutan. Tarif angkutan cenderung mengarah ke tingkat yang wajar sebab semua perusahaan mempunyai kedudukan yang yang hampir sama kuat di pasar. Jika tarif lebih besar dari tingkat yang wajar, maka perusahaan akan menambah kendaraan dan timbulnya perusahaan yang baru mengakibatkan persediaan akan naik sehingga tarif akan turun ke tingkat yang wajar. Sebaliknya, jika tarif terlalu rendah, banyak perusahaan menurunkan penawarannya, mengakibatkan persediaan turun sehingga tarif meningkat ke batas yang wajar. Keadaan tersebut memudahkan tumbuh atau tenggelamnya perusahaan angkutan, di mana tidak ada perusahaan yang merebut kedudukan monopolistis.[270]

Di lihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa angkutan mengikuti perkembangan semua kegiatan ekonomi. Kebutuhan akan jasa angkutan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi. Hal ini terbukti seperti saat terjadinya pandemi Covid-19, ketika banyak perusahaan yang mengalami kesulitan ekonomi dan banyak pabrik-pabrik yang ditutup, akibatnya permintaan atas jasa angkutan pun ikut menurun. Sehingga jasa angkutan dapat dikatakan sebagai permintaan turunan atau *derived demand* karena permintaan akan jasa transportasi baru akan ada apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan akan jasa transportasi tidak dapat berdiri sendiri, melainkan tersembunyi di balik kepentingan pihak lain. Permintaan akan jasa angkutan barang baru akan timbul apabila ada hal-hal di balik permintaan itu,

145 *Ibid.,* hal. 97.

seperti kebutuhan semen dan besi untuk membangun gedung, kebutuhan beton untuk membangun jalan tol dan kebutuhan bahan baku industri untuk kegiatan operasional pabrik.

Menurut M.N. Nasution, kegiatan pengangkutan mencakup lima unsur pokok, yaitu a) orang yang membutuhkan jasa angkutan, b) barang yang dibutuhkan, c) kendaraan sebagai alat sarana angkutan, d) jalan dan terminal sebagai prasarana pengangkutan dan e) organisasi pengelola angkutan, pengusaha dan tenaga kerja. Kelima unsur ini masing-masing memiliki ciri yang perlu dipertimbangkan dalam menelaah masalah pengangkutan.[271]

Fasilitas transportasi dan pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya karena kegiatan transportasi dan pengangkutan sangat penting bagi perkembangan ekonomi dan kegiatan usaha lainnya. Jalan harus dibangun mendahului pembangunan proyek pertambangan atau proyek perkebunan, misalnya. Contoh lainnnya, akses jalan dan transportasi harus dibangun terlebih dahulu daripada pembangunan pabrik-pabrik bagi kegiatan manufaktur. Hal ini dilakukan dalam rangka melancarkan pengangkutan bahan baku dan alat produksi ke lokasi proyek dan pabrik tersebut, serta untuk menyalurkan hasil produksi proyek dan pabrik ke pasar yang dituju. Ketika proyek dan pabrik sudah beroperasi secara komersial, maka penyediaan jasa angkutan harus terus tersedia secara berkesinambungan untuk dapat terus menunjang kegiatan proyek dan pabrik tersebut. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa

[271] *Ibid.,* hal. 14.

pelaku usaha angkutan barang umum ketika melakukan kegiatan usahanya berperan untuk menunjang pembangunan, memberikan dukungan dan mendorong keberlanjutan pelaku usaha kegiatan usaha lainnya.

Sasaran transportasi barang adalah menyerahkan suatu barang ketempat tertentu dalam waktu yang tepat dengan biaya terkecil. Menurut angket yang dilakukan oleh pelaku usaha angkutan barang umum kepada pelanggannya, sesuai hasil riset penulis, faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan atas jasa angkutan barang yang diberikan oleh pelaku usaha tersebut adalah:[272]

1. Pengiriman barang muatan yang tepat pada waktunya sebagaimana yang dirinci dalam surat perintah kerja dan surat jalan.
2. Kemampuan pelaku usaha angkutan barang untuk dapat memenuhi kebutuhan mendadak dari pelanggannya, misalnya pelanggan tiba-tiba meminta agar segera dikirimkan unit truk ke pabriknya dalam waktu yang singkat di luar perjanjian sebelumnya.
3. Penanganan barang muatan yang baik dan seksama oleh pelaku usaha dan karyawannya, terutama dalam rangka menghadapi berbagai kondisi cuaca, seperti hujan deras dan angin, dan bencana tak terduga, seperti banjir, jalan longsor dan kebakaran.

[272] Angket ini disampaikan ke pelanggan pelaku usaha angkutan barang selama tahun 2020 sampai dengan 2021, sesuai dengan hasil riset penulis.

4. Kesediaan pelaku usaha angkutan barang untuk segera merespon klaim dari pelanggan apabila barang muatan ada yang hilang, berkurang atau tidak sesuai.

Menurut riset yang dilakukan oleh Aptrindo, truk merupakan sarana angkutan barang (sarana distribusi logistik) yang paling efisien dan murah untuk jarak kurang dari 400 Kilometer apabila dibandingkan Kereta Api dan Kapal.[273] Sebelum terjadinya pandemi Covid-19, bisnis *trucking* cenderung tumbuh dengan pesat. Sedangkan pada saat terjadinya pandemi Covid-19, banyak bisnis *trucking* yang mengalami kerugian. Total jumlah perusahaan yang melaksanakan bisnis *trucking* di seluruh Indonesia adalah sejumlah 1.900 perusahaan. Selama terjadinya pandemi Covid-19 diperkirakan hanya 40% armada truk yang beroperasi. Omset perusahaan rata-rata menurun hingga 60% - 90%. Sekitar 60% kendaraan truk menganggur dan tidak beroperasi karena tidak ada barang muatan yang diangkut. Perusahaan truk banyak yang mengalami kesulitan untuk membayar cicilan kredit kendaraannya, yang mana cicilan ini menjadi beban karena kendaraan tidak beroperasi. Fokus di banyak perusahaan saat pandemi Covid-19 adalah berusaha untuk mempertahankan karyawan agar tidak terjadi pemutusan hubungan kerja.

[273] *Actualizing The Post Normal: Year 2021 and Beyond, Sektor Angkutan Barang*, Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo), disampaikan di Jakarta, 20 Oktober 2020.

BAB III

PEMBERIAN FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM

3.1 Proses Impor Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Umum

Bentuk realisasi investasi dari pelaku usaha angkutan barang umum salah satunya adalah dengan cara melakukan importasi kendaraan bermotor. Proses impor kendaraan yang akan dijelaskan pada bagian ini dijabarkan berdasarkan pengalaman penulis yang secara langsung menangani importasi i) 125 unit truk DAF tipe FTT CF85 (6x4) yang diproduksi di Inggris, dikirimkan dari pelabuhan Zeebrugge, Belgia, sampai tiba di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, pada tahun 2018 dan ii) 600 unit truk FAW tipe JH6 (6x4) yang diproduksi di China, dikirimkan dari pelabuhan Lianyungang, China, sampai tiba di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta pada tahun 2022. Sebelum mengimpor truk dari luar negeri dalam jumlah besar, 1 (satu) unit dari truk jenis tersebut harus terlebih dahulu memperoleh sertifikat uji tipe dan pengesahan hasil uji kendaraan bermotor dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ("Dirjen Hubdat"), Kementerian Perhubungan. Oleh karenanya, pada tahap awal pelaksanakaan importasi truk biasanya pelaku usaha melakukan impor atas 1 (satu) unit truk jenis tertentu yang rencananya untuk selanjutnya akan diimpor dengan jumlah yang lebih banyak.

Importasi 1 (satu) unit truk dalam rangka untuk memperoleh sertifikat uji tipe dilakukan dengan tahapan-tahapan sebagai berikut:

a. Perjanjian Jual Beli

Perjanjian jual beli ini dibuat oleh dan antara pabrik pembuat truk/produsen selaku penjual (eksportir) dan pelaku usaha angkutan selaku pembeli (importir). Dalam perjanjian ini dirinci ketentuan antara lain tentang i) detail spesifikasi unit truk yang akan dibeli sejumlah 1 (satu) unit, ii) harga unit truk, iii) hak dan kewajiban para pihak dalam proses pengangkutan barang,[274] iv) pelabuhan tujuan, v) jangka waktu produksi dan vi) ketentuan-ketentuan lainnya yang dianggap perlu oleh para pihak seperti bahasa yang berlaku,[275] pilihan hukum yang berlaku[276] dan pilihan forum dalam penyelesaian sengketa.[277]

b. Penerbitan *Letter of Credit* ("L/C")[278]

---

[274] hak dan kewajiban para pihak dalam proses pengangkutan barang mengacu kepada istilah yang diatur dalam *international commercial terms* atau Incoterms yang diterbitkan oleh *International Chamber of Commerce* atau "ICC" Variasi relevan yang Penulis jumpai untuk diterapkan dalam impor kendaraan bermotor antara lain seperti CIP, FOB dan CIF. "CIP" *(Carriage and Insurance Paid to)* berarti eksportir mengirimkan barang kepada pengangkut/*transporter* atau pihak lain yang ditentukan oleh eksportir di tempat yang telah disetujui dan eksportir harus membayar biaya pengangkutan barang ke tempat tujuan, beserta asuransinya. "FOB" *(Free On Board)* berarti eksportir mengirimkan barang sampai ke atas kapal yang ditentukan oleh importir di pelabuhan yang telah ditentukan, risiko kerusakan/kehilangan barang beralih dari eksportir ke pengangkut/importir ketika barang sampai di atas kapal dan importir membayar seluruh biaya yang timbul setelahnya. "CIF" *(Cost, Insurance and Freight)* berarti eksportir mengirimkan barang sampai ke atas kapal, risiko kerusakan/kehilangan barang beralih dari eksportir ke pengangkut ketika barang sampai di atas kapal, eksportir harus membayar biaya pengangkutan dan asuransi barang sampai ke pelabuhan tujuan. Diakses dari https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/ pada tanggal 12 Juli 2022 pukul 17.32 WIB.

[275] Bahasa yang berlaku yang biasanya ditemui oleh Penulis adalah dalam Bahasa Inggris.

[276] Pilihan hukum dapat terjadi apabila para pihak melakukannya secara tegas tertulis dalam perjanjian, secara diam-diam atau secara dianggap. Pilihan hukum yang berlaku yang biasanya ditemui penulis adalah hukum negara di mana eksportir berasal.

[277] Para pihak dapat memilih forum penyelesaian sengketa yang diatur secara tegas dalam perjanjian. Forum penyelesaian sengketa yang dipilih yang biasanya ditemui Penulis adalah forum yang berwenang di tempat eksportir berdomisili atau badan arbitrase di negara tempat eksportir berasal.

[278] *A Letter of Credit is a contractual payment undertaking issued by a financial institution on behalf of a buyer of goods for the benefit of a seller, covering the amount specified in the credit,*

Dikarenakan hanya dilakukan jual beli atas 1 (satu) unit kendaraan, biasanya dalam transaksi ini tidak diperlukan fasilitas kredit dari pihak lain, sehingga seluruh harga unit truk dibayar lunas oleh pembeli/importir melalui penerbitan L/C. Dalam L/C ini dirinci antara lain hal-hal seperti i) jenis L/C, ii) pihak eksportir dan importir, iii) jumlah pembayaran dan mata uangnya, iv) rekening bank eksportir, v) jangka waktu L/C, tanggal *bill of lading* atau "B/L",[279] batas akhir pengajuan dokumen pencairan dan tenor L/C, vi) pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, vii) penjelasan barang yang diperdagangkan, viii) dokumen yang dipersyaratkan untuk pencairan (B/L,

---

payment of which is conditional on the seller fulfilling the credit's documentary requirements within a specific timeframe. A Letter of Credit (or LC) is a commonly used trade finance instrument used to ensure that the payment of goods and services will be fulfilled between a buyer and a seller. The rules of a Letter of Credit are issued and defined by the International Chamber of Commerce through their Uniform Customs & Practice for Documentary Credits (UCP 600), used by producers and traders worldwide. Both parties use an intermediary, namely a bank or financier, to issue a Letter of Credit and legally guarantee that the goods or services received will be paid for. Terjemahan Penulis: *Letter of Credit* atau L/C adalah jaminan pembayaran kontrak yang diterbitkan oleh institusi finansial atas nama pembeli barang/importir untuk kepentingan penjual/eksportir, mencakup jumlah yang disebutkan dalam kredit, yang mana pembayaran atas barang tersebut mensyaratkan eksportir untuk memenuhi dokumen kredit yang ditentukan dalam jangka waktu tertentu. L/C adalah instrumen perdagangan yang umum digunakan untuk menjamin pembayaran barang dan jasa dari eksportir dan importir. Dasar hukum penerbitan L/C diatur dalam *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* (UCP 600) dari ICC, yang digunakan oleh produsen dan eksportir di seluruh dunia. Pihak eksportir dan importir menggunakan perantara, yaitu bank atau lembaga pembiayaan, untuk menerbitkan L/C dan secara hukum menjamin barang atau jasa yang telah diterima oleh pembeli/importir akan dibayar. Diakses dari https://www.tradefinanceglobal.com/letters-of-credit/ pada tanggal 12 Juli 2022 pukul 18.20 WIB.

[279] *Bill of lading* atau B/L, di Indonesia dikenal dengan istilah konosemen yang diatur pada Pasal 506 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa "Konosemen adalah surat yang diberi tanggal yang di dalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, dengan maksud untuk mengangkut barang barang ke tempat yang ditunjuk, dan menyerahkannya di sana kepada orang yang ditunjuk, demikian pula dengan persyaratan perjanjian yang bagaimana penyerahan itu akan dilakukan." B/L merupakan bukti pengiriman barang atau tanda terima yang dibuat oleh pengangkut/perusahaan perkapalan untuk produsen/eksportir. B/L dikeluarkan setelah kapal berangkat dari pelabuhan tujuan. Dokumen ini juga merupakan bukti kepemilikan barang, di mana pihak eksportir yang memegang B/L adalah pemilik barang yang disebutkan di dalam dokumen tersebut, sehingga, perlu disimpan dengan baik. B/L berisi i) pihak dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pihak eksportir, importir dan pengangkut, ii) pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan dan iii) penjelasan tentang barang yang diperjualbelikan.

packing list,[280] polis asuransi[281]), ix) biaya-biaya dan pihak yang menanggungnya dan x) ketentuan-ketentuan lain seperti bahasa, perubahan dan biayanya, dan nama pengangkut barang.

c. Perolehan Tanda Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor Untuk Keperluan Uji Tipe ("TPT Uji Tipe")

Perusahaan yang mengimpor kendaraan bermotor dalam bentuk utuh (*Completely Built Up*/CBU) wajib melakukan pendaftaran tipe dan varian.[282] Tipe diklasifikasikan berdasarkan kesamaan pada spesifikasi utama yang meliputi a) motor penggerak, b) transmisi, c) gandar penggerak dan d) rangka yang terdiri atas dimensi dan massa berupa sasis dan/atau bodi.[283] Dalam hal kendaraan bermotor memiliki perbedaan pada satu atau lebih spesifikasi teknik utama di atas, maka kendaraan bermotor dimaksud diklasifikasikan dalam Tipe yang berbeda. Dalam hal kendaraan bermotor memiliki kesamaan pada seluruh spesifikasi teknik utama dan memiliki perbedaan pada spesifikasi teknik tertentu di luar spesifikasi teknik utama,

[280] *Packing list* adalah dokumen yang berisikan rincian spesifikasi barang ekspor sesuai dengan invoice. Dokumen ini dibuat oleh eksportir yang berfungsi untuk mengetahui isi barang yang diangkut apabila ada pemeriksaan. Dokumen ini hampir mirip dengan 'surat jalan' yang dipakai ketika melakukan pengiriman barang muatan. Di *Packing List* memuat setidaknya informasi berupa nama barang, nomor dan tanggal *packing list*, jumlah barang, deskirpsi barang dan berat barang.

[281] Polis asuransi merupakan bukti penanggungan yang dikeluarkan perusahaan asuransi untuk menjamin keselamatan atas barang yang dikirim, atas permintaan eksportir ataupun importir. Polis asuransi menyatakan jenis-jenis risiko yang diasuransikan serta pihak mana yang mengklaim asuransi dan kepada siapa klaim dibayarkan. Polis asuransi dalam ekspor impor akan meminimalisir risiko kerugian bagi pihak eksportir maupun importir.

[282] Menteri Perindustrian, *Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor*, BN. No. 1235, Tahun 2019, Pasal 3 Ayat 1.

[283] *Ibid.*, Pasal 4 Ayat 1 jo. Pasal 4 Ayat 2.

maka kendaraan bermotor tersebut diklasifikasikan dalam tipe yang sama dan varian yang berbeda,[284] karena varian adalah turunan dari tipe yang mempunyai perbedaan pada spesifikasi teknis tertentu di luar spesifikasi teknik utama. Pendaftaran tipe dan varian dilakukan untuk keperluan uji tipe dan impor, yang diajukan oleh pelaku usaha kepada Dirjen ILMATE melalui Sistem Informasi Industri Nasional ("SIINas").[285] Permohonan pendaftaran TPT Uji Tipe diajukan dengan melampirkan dokumen:[286]

i. Formulir isian permohonan TPT Uji Tipe;
ii. Penjelasan NIK atau tanda bukti penerapan VIN minimal 9 (sembilan) karakter pertaima secara berurutan beserta penjelasannya serta dilengkapi dengan keterangan tahun pembuatan pada karakter kesepuluh, yang dibuat oleh pabrik atau pemasok kendaraan bermotor dari negara asal;
iii. Rencana impor untuk 1 (satu) tahun;

[284] *Ibid.*, Pasal 4 Ayat 3 jo. Pasal 4 Ayat 4.

[285] Sistem Informasi Industri Nasional (SIINas) adalah tatanan prosedur dan mekanisme kerja yang terintegrasi meliputi unsur institusi, sumber daya manusia, basis data, perangkat keras dan lunak, serta jaringan komunikasi data yang terkait satu sama lain dengan tujuan untuk penyampaian, pengelolaan, penyajian, pelayanan, serta penyebarluasan data dan/atau informasi industri. *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 6. Sedangkan melihat dari tampilan laman SIINas, SIINas didefinisikan sebagai suatu mekanisme untuk mempermudah dan mempercepat proses penyampaian data yang berasal dari dunia usaha kepada pemerintah. Data tersebut merupakan input yang selanjutnya diolah, dianalisis, dan dijadikan sebagai dasar pijakan bagi pemerintah dalam menyusun rangkaian kebijakan yang pro-industri, seperti jaminan ketersediaan pasokan bahan baku dan energi, perlindungan dari serbuan barang-barang impor, pemberian fasilitas fiskal dan non fiskal, serta kebijakan-kebijakan lainnya. Kata "Nasional" yang terdapat pada SIINas memiliki makna bahwa sistem ini merupakan hasil kerja bersama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dunia usaha, dan masyarakat. SIINas diharapkan dapat menjadi rujukan tunggal mengenai data industri. Diakses dari https://kemenperin.go.id/siinas/ pada tanggal 30 Agustus 2022 pukul 13.58 WIB.

[286] *Ibid.*, Pasal 8.

iv. Gambar/brosur yang diterbitkan oleh pabrik yang berisi spesifikasi teknis dari tipe yang didaftarkan;

v. Nomor Induk Berusaha (NIB);

vi. Surat pernyataan jaminan mutu dan layanan purna jual yang dibuat oleh importir dan disahkan oleh notaris; dan

vii. Pernyataan harga FOB dengan dibubuhi meterai yang dibuat oleh importir yang bersangkutan sesuai dengan tipe dari kendaraan bermotor yang diimpor

Menurut praktik yang dilakukan oleh Penulis dalam mengakses SIINas, hal pertama yang perlu dilakukan untuk memperoleh TPT Uji Tipe, pelaku usaha/pemohon harus melakukan registrasi akun SIINas melalui situs web https://siinas.kemenperin.go.id/. Setelah berhasil memiliki akun SIINAS, pemohon kemudian dapat memilih menu:[287]

i. e-Services;

ii. e-Licensing;

iii. Pengajuan baru;

iv. Tanda Pendaftaran Tipe Kendaraan Bermotor --- Untuk Keperluan Uji Tipe;

v. Mengisi data umum seperti nama pemohon, jabatan, nomor surat permohonan, nama *contact person* dan email.

[287] Pemilihan menu ini dilakukan pada tanggal 30 Agustus 2022 pukul 13.59 WIB.

Setelah itu, pemohon dapat mengisi data kendaraan seperti merek, jenis, negara asal merek, *Vehicle Identification Number* ("VIN") atau Nomor Induk Kendaraan ("NIK"),[288] negara pembuat, tahun tipe, dimensi, massa, motor penggerak dan emisi. Kemudian pemohon mengisi data importasi yang menjelaskan jumlah rencana impor (dalam hal ini hanya 1 (satu) unit), harga, tujuan pemakaian dan pelabuhan tujuan. Selanjutnya, pemohon melengkapi berkas persyaratan sesuai dengan laman SIInas,[289] sebagai berikut:

i. Surat permohonan pendaftaran tipe dan varian yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika;
ii. Formulir isian pendaftaran tipe dan varian;
iii. Gambar dan spesifikasi teknis;
iv. Rencana impor selama 1 (satu) tahun ke depan sejak pengajuan permohonan (dalam hal ini 1 (satu) unit);
v. Angka Pengenal Importir ("API");
vi. Surat Izin Usaha Perdagangan atau Izin Usaha Industri;
vii. Tanda Daftar Perusahaan;
viii. Nomor Pokok Wajib Pajak;

[288] Nomor Identifikasi Kendaraan Bermotor ("NIK") adalah identitas dalam bentuk kombinasi 17 (tujuhbelas) karakter berupa huruf dan/atau angka yang dipasang/dicetak pada kendaraan bermotor, atau yang disebut juga sebagai *Vehicle Identification Number* ("VIN"). *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 2.

[289] Diakses pada https://siinas.kemenperin.go.id/e-licensing/tpt-kbm pada tanggal 30 Agustus 2022, pukul 13.52 WIB.

ix. Surat Pernyataan jaminan mutu dan layanan purna jual yang dibuat di hadapan notaris;

x. Surat keterangan atau referensi bank yang menerangkan bahwa perusahaan sudah menjadi nasabah Bank minimal 3 (tiga) tahun. Jika kurang dari 3 (tiga) tahun, maka harus melampirkan referensi bank atas nama salah seorang penanggung jawab perusahaan;

xi. VIN yang dilengkapi dengan keterangan tahun pembuatan dan penjelasannya;

xii. Pernyataan harga FOB bermeterai; dan

xiii. "CCC" *(China Compulsory Certification)* khusus produk China. Jika populasi kendaraan di Indonesia kurang dari atau sama dengan 10 (sepuluh) unit, cukup dalam bentuk fotokopi. Namun, jika populasi kendaraan di Indonesia lebih dari 10 (sepuluh) unit, maka fotokopi harus dilegalisir oleh instansi yang berwenang di China dan atase Indonesia di China.

Setelah seluruh berkas dilengkapi, maka pemohon dapat mengirim permohonan untuk kemudian memperoleh bukti registrasi, untuk kemudian diperiksan dan diverifikasi oleh Unit Pelayanan Publik ("UPP") Kementerian Perindustrian. Tahap selanjutnya dokumen akan diperiksa dan diverifikasi oleh direktur Direktorat Industri Maritim, Alat Transportasi dan Alat Pertahanan ("Direktorat IMATAP"). Tahap akhir dokumen akan diperiksa dan diverifikasi oleh direktur jenderal Direktorat Jenderal Industri

Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika ("Dirjen ILMATE"). Menurut pengalaman penulis, apabila terdapat informasi atau dokumen yang dianggap kurang lengkap, maka petugas pada masing-masing tahapan dari Kementerian Perindustrian akan menghubungi pemohon dan meminta agar dokumen yang kurang tersebut agar dilengkapi. Proses korespodensi ini dapat berlangsung beberapa kali hingga seluruh dokumen lengkap.

d. Importasi Truk

Setelah unit truk selesai dibuat oleh produsen sesuai dengan jangka waktu produksi berdasarkan perjanjian jual beli truk, produsen mengirimkan truk ke pelabuhan di negaranya untuk dapat dikirimkan ke pelabuhan tujuan. Sesampainya di pelabuhan tujuan, importir/pembeli akan mengurus dokumen antara lain sebagai berikut:

i. Koordinasi pemasukan barang di pelabuhan

Manifes adalah daftar barang niaga yang diangkut oleh sarana pengangkut,[290] dalam hal ini kapal yang mengangkut truk. Barang impor dapat dimasukkan ke kawasan pabean (pelabuhan laut) untuk diangkut terus (tanpa pembongkaran) atau diangkut lanjut (dengan pembongkaran), dan wajib diberitahukan dengan pemberitahuan pabean berupa *inward manifest* yang dibuat berdasarkan B/L.[291] *Inward manifest* atau manifest kedatangan sarana pengangkut adalah

[290] Kementerian Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 216/PMK.04/2019 tentang Angkut Terus atau Angkut Lanjut Barang Impor atau Barang Ekspor*, BN. No. 1716, Tahun 2019, Pasal 1 Ayat 13.

[291] *Ibid.*, Pasal 2.

daftar barang niaga (truk) yang diangkut oleh kapal pada saat memasuki pelabuhan laut setelah mendapat izin kepala kantor pabean yang mengawasi tempat tersebut.[292]

ii. Pemberitahuan Impor Barang ("PIB")

PIB diurus oleh pengimpor dengan sistem yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Di dalam PIB akan dirinci informasi antara lain mengenai pihak penjual, pihak pembeli/pemilik barang, nama sarana pengangkut (kapal), pelabuhan muat, pelabuhan transit dan pelabuhan tujuan, transaksi, fasilitas impor yang diperoleh, tempat penimbunan, perusahaan pengelola jasa kepabeanan, jumlah truk yang diimpor, total nilai truk (dalam mata uang asli), nilai pabean,[293] pos tarif/HS Code, rincian unit truk, dan rincian jumlah pungutan impor seperti bea masuk (BM), bea masuk kemudahan impor tujuan ekspor (BM KITE), bea masuk tambahan (BMT), cukai, pajak pertambahan nilai (PPN), pajak pertambahan nilai barang mewah (PPnBM) dan pajak penghasilan. Pungutan yang perlu dibayar oleh pengimpor truk adalah a) bea masuk (sebesar 5% dari nilai

[292] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 14.

[293] Pada dasarnya nilai pabean adalah nilai tansaksi dari barang impor yang bersangkutan dan nilai transaksi tersebut memenuhi syarat tertentu. Nilai Pabean untuk penghitungan bea masuk ditetapkan dengan menggunakan metode salah satunya adalah nilai pabean ditetapkan berdasarkan nilai transaksi barang impor yang bersangkutan. Nilai transaksi adalah harga yang sebenarnya dibayar atau yang seharusnya dibayar oleh pembeli kepada penjual atas barang yang dijual untuk diekspor. Direktur Jenderal Bea dan Cukai, *Keputusan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor KEP-81/BC/1999 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Nilai Pabean Untuk Penghitungan Bea Masuk,* Pasal 2 jo. Pasal 3 Ayat 1.

pabean),[294] b) PPN (sebesar 11% dari nilai pabean)[295] dan c) PPh (sebesar 2,5% dari nilai pabean).[296] Di dalam PIB akan dilampirkan dokumen berupa invoice, *packing list*, L/C dan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor (bila ada).

iii. Koordinasi dengan PBM di pelabuhan tujuan.

Perusahaan bongkar muat ("PBM") adalah badan usaha yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.[297] Kegiatan bongkar muat meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery.[298] *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal

---

[294] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022, Op. Cit.*, Lampiran III, Struktur Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk, HS Code 8701.21.90.

[295] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan*, LN No. 246, TLN No. 6736, Tahun 2021, Pasal 7 Ayat 1.

[296] Besarnya pungutan PPH yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai atas impor adalah a) barang tertentu seperti pakaian, parfum, barang kaca dan logam sebagaimana tercantum dalam Lampiran I, sebesar 10% dari nilai impor dengan atau tanpa menggunakan Angka Pengenal Importir ("API"), b) barang tertentu seperti perangkat rumah tangga, peralatan elektronik dan beberapa jenis kendaraan, sebagaimana tercantum dalam Lampiran II, sebesar 7,5% dari nilai impor dengan atau tanpa menggunakan API, c) barang berupa kedelai, gandum dan tepung terigu sebagaimana tercantum dalam Lampiran III, sebesar 0,5% dari nilai impor dengan menggunakan API, d) barang lainnya yang menggunakan API sebesar 2,5% dari nilai impor, e) barang yang tidak menggunakan API sebesar 7,5% dari nilai impor dan f) barang yang tidak dikuasai sebesar 7,5% dari harga jual lelang. Importasi *tractor head* yang dilakukan Penulis termasuk dalam poin d, yaitu impor barang lainnya dengan menggunakan API sehingga PPH-nya dikenakan sebesar 2,5%. Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.010/2017 tentang Pemungutan Pajak Penghasilan Pasal 22 Sehubungan Dengan Pembayaran Atas Penyerahan Barang dan Kegiatan Di Bidang Impor Atau Kegiatan Usaha Di Bidang Lain*, BN No. 361 Tahun 2017, Pasal 2 Ayat 1 poin a huruf 1.

[297] Menteri Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*, BN. No. 1817, Tahun 2014, Pasal 1 Ayat 11.

[298] *Ibid.*, Pasal 2 Ayat 1.

atau derek darat.[299] *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala *(ex-tackle)* di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.[300] *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.[301] Kegiatan usaha bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dan wajib memiliki izin usaha,[302] dan karenannya kegiatan usaha ini tidak dapat dilakukan oleh perusahaan dengan bidang usaha yang lain seperti perusahaan perkapalan, kereta api dan angkutan barang. Segala biaya untuk jasa bongkar muat dari PBM untuk 1 (satu) unit truk ini biasanya ditanggung oleh importir, termasuk biaya penumpukan di pelabuhan.[303] Kendaraan yang telah sampai di pintu keluar pelabuhan kemudian akan memperoleh Surat Persetujuan Pengeluaran Barang

[299] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 8.
[300] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 9.
[301] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 10.
[302] *Ibid.,* Pasal 2 Ayat 2.
[303] Biaya penumpukan ini ditentukan oleh PBM. Rumusan perhitungan biaya penumpukan yang pernah Penulis temui adalah sebagai berikut: jangka waktu (hari) x jumlah unit x harga (Rp) per kubik (m^3) x jumlah volume (m^3). Pembebanan biaya penumpukan pun diperhitungkan secara progresif, semisal 5 (lima) hari pertama dikenakan biaya sekitar Rp1.700.000,00, 5 (lima) hari kedua dikenakan biaya sekitar Rp2.200.000,00, kemudian untuk selanjutnya per 1 (satu) hari penumpukan dikenakan biaya sekitar Rp2.000.000,00. Dengan demikian, importer harus sesegera mungkin menyelesaikan dokumentasi impor dan mengambil unit truk yang ada di pelabuhan demi menghindari biaya penumpukan yang terus bertambah.

("SPPB") dari Kantor Pelayanan Utama Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di pelabuhan tujuan.

iv. Formulir A

Importir, secara paralel dengan proses bongkar muat di pelabuhan maupun ketika pengurusan SUT, dapat juga mengajukan permohonan Surat Keterangan Tentang Pemasukan Kendaraan Bermotor ("Formulir A") kepada Kantor Pelayanan Bea dan Cukai di pelabuhan tujuan atau tempat penyelesaian kewajiban kepabeanan. Formulir A adalah dokumen awal untuk keperluan pendaftaran setiap kendaraan bermotor pada Kepolisian Republik Indonesia dan merupakan bagian yang tak terpisahkan dari dokumen setiap kendaraan bermotor tersebut. Formulir A digunakan untuk kendaraan bermotor yang diimpor untuk dipakai dalam keadaan lain daripada terurai sama sekali (*Completely Built Up* atau CBU).[304] Persyaratan untuk memperoleh Formulir A adalah sebagai berikut:

1. Asli surat permohonan;

[304] Selain dari Formulir A, ada juga dokumen yang bernama Formulir B yang digunakan untuk kendaraan bermotor yang diimpor untuk dipakai dalam keadaan lain daripada terurai sama sekali (*Completely Built Up* atau CBU) atau hasil rakitan industri perakitan di dalam negeri yang memperoleh fasilitas pembebasan, keringanan atau penangguhan pembayaran bea masuk dan/atau pajak dalam rangka impor, dan Formulir C yang digunakan untuk kendaraan bermotor yang pada pengimporannya diberikan Formulir B yang telah dipindahtangankan. *Keputusan Kepala Kantor Nomor 1223/WBC.11/KPP.MP.01/2018 tanggal 29 Agustus 2018 Tentang Standar Pelayanan Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Perak*, Lampiran poin 18 tentang Standar Pelayanan Penerbitan Surat Keterangan Tentang Pemasukan Kendaraan Bermotor (Form A, B, C). Meskipun demikian menurut pengalaman Penulis, importasi truk CBU walaupun memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk, namun tetap memperoleh Formulir A, dan atas perolehan ini pelaku usaha tidak menghadapi kendala hingga terbitnya STNK dan BPKB untuk unit truk tersebut.

2. Asli surat kuasa bermeterai;
3. Asli surat tugas;
4. Fotokopi kartu identitas;
5. Fotokopi PIB;
6. Fotokopi SPPB;
7. Fotokopi invoice;
8. Fotokopi *packing list*;
9. Asli gesekan nomor rangka dan nomor mesin;
10. data pendukung lainnya berupa brosur atau TPT Impor atau SUT;
11. Fotokopi *VIN decoder* dari eksportir luar negeri/industri pembuat dari luar negeri;
12. Surat keterangan tahun pembuatan dari eksportir luar negeri/industri pembuat luar negeri;
13. Flashdisk yang berisikan data kendaraan bermotor atau bukti pengiriman email kendaraan (untuk kendaraan bermotor berjumlah 5 (lima) unit atau lebih);
14. Fotokopi surat izin dari Kementerian Perdagangan dan Surveyor (untuk kendaraan bukan baru/bekas).

Untuk memperoleh Form A juga bisa dilakukan dengan cara mengakses https://customer.beacukai.go.id/.

e. Sertifikat Uji Tipe Kendaraan Bermotor ("SUT")[305]

Kendaraan bermotor yang telah keluar dari pelabuhan perlu dilakukan uji tipe kendaraan bermotor karena setiap tipe kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan sebelum diizinkan untuk dibuat, dirakit dan/atau diimpor secara massal harus memiliki bukti lulus uji tipe kendaraan bermotor.[306] Uji tipe kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor sebelum dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal beserta modifikasinya.[307] Pelaku usaha/pemohon SUT sebelumnya perlu melakukan registrasi akun di https://vta.dephub.go.id/, kemudian melakukan langkah-langkah:

i. memilih menu Surat Pengantar Uji ("SPU");[308]

ii. memilih menu SPU baru dan melakukan input data spesifikasi kendaraan dan mengisi data detail spesifikasi kendaraan bermotor yang terdiri dari 1) spesifikasi, 2) motor penggerak, 3) sistem bahan

[305] Sertifikat Uji Tipe atau SUT adalah bukti bahwa tipe kendaraan bermotor telah lulus uji tipe. Menteri Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor,* BN No. 547, Tahun 2018, Pasal 1 Ayat 15.

[306] *Ibid.,* Padal 63 Ayat 1.

[307] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 1.

[308] Sistem informasi "VTA" *(Vehicle Type Approval)* online didefinisikan sebagai layanan berbasis web yang mengintegrasikan instansi/lembaga yang menerbitkan Surat Pengantar Uji ("SPU") kepada pemohon serta mencetak SUT dan SRUT dengan proses singkat dan waktu yang terukur. Dengan diimplementasikannya sistem informasi online ini akan memberikan kemudahan bagi pemohon yang akan melakukan uji tipe kendaraan baru dan melakukan registrasi jenis kendaraan bermotor. Dengan pengembangan sistem informasi ini maka diharapkan terjadinya efisiensi dan efektivitas proses sertifikasi dan registrasi uji tipe. Diakses dari https://vta.dephub.go.id/ pada tanggal 5 agustus 2022 pukul 17.08 WIB.

bakar, 4) konsumsi bahan bakar minyak, 5) sumbu dan roda, 6) dimensi kendaraan, 7) berat kendaraan, 8) transmisi/kopling, 9) sistem pengereman, 10) sistem suspensi, 11) sistem kemudi, dan 12) sistem lain-lain;

iii. melanjutkan ke langkah SPU uji emisi;

iv. memilih jadwal uji; dan

v. cetak SPU.

Pada dasarnya, kendaraan bermotor yang diimpor dan akan dioperasikan di jalan raya wajib dilakukan pengujian, yaitu uji tipe dan uji berkala (terdaftar dalam buku keur dan dilaksanakan ulang setiap 6 (enam) bulan sekali).[309] Uji tipe ini terdiri atas i) pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap dan ii) penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya yang dilaksanakan oleh pelaksana uji tipe pemerintah.[310] Bukti lulus uji tipe paling sedikit berupa a) keputusan Dirjen Hubdat, b) SUT, c) Hasil Uji dan d) foto kendaraan bermotor.[311] SUT paling sedikit memuat a) nomor SUT, b) merek dan tipe, c) jenis, d) peruntukan, e) varian, apabila ada, f) nomor rangka landasan, g) nomor

[309] Indonesia, *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Op. Cit.,* Pasal 49.
[310] *Ibid.,* Pasal 50.
[311] Menteri Perhubungan, *Permenhub No. 33 Tahun 2018, Op. Cit.,* Pasal 63 Ayat 2.

motor penggerak, h) nama perusahaan pengimpor, pembuat dan/atau perakit, serta pemodifikasi, i) alamat perusahaan pembuat, perakit, pengimpor, dan/atau pemodifikasi, j) penanggung jawab perusahaan pengimpor, pembuat dan/atau perakit, serta pemodifikasi, k) tahun pembuat, perakit, atau modifikasi, l) spesifikasi teknik kendaraan bermotor, m) spesifikasi teknik varian, apabila ada, n) JBB dan/atau JBKB, o) berat kosong kendaraan bermotor, p) JBI dan/atau JBKI, q) daya angkut orang dan/ atau barang, r) dimensi bak muatan atau tangka, s) kelas jalan terendah yang boleh dilalui, t) tempat dan tanggal dilakukan uji tipe kendaraan bermotor, u) tempat dan tanggal diterbitkan SUT dan v) nama dan tanda tangan pemberi SUT.[312] Setelah pelaku usaha mengisi data fisik kendaraan sebagaimana pada poin ii. di atas, kemudian pelaku usaha akan memperoleh surat pengantar untuk melakukan uji emisi kendaraan bermotor (poin iii.) di Balai Teknologi Termodinamika Motor dan Propulsi-Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi ("BT2MP-BPPT"), di Kota Tangerang Selatan. Setelah memperoleh hasil uji emisi, pelaku usaha melanjutkan ke poin iv. untuk memperoleh jadwal uji tipe dan unit truk kemudian dikirimkan ke Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor ("BPLJSKB"), di Cikarang, Bekasi, untuk dapat diujitipekan sesuai jadwal. Berikut adalah tabel apa saja yang diujitipekan beserta rincian biayanya:[313]

[312] *Ibid.,* Pasal 64 Ayat 1.

[313] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2021 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Bersifat Volatil dan Kebutuhan Mendesak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan*, BN. No. 1126, Tahun 2021, Lampiran.

No.	Jenis yang diuji (Kendaraan Bermotor Kategori O (Mobil Penarik) Berbahan Bakar Solar	Tarif PNBP
a.	Uji Rem	Rp1.970.000,00
b.	Uji Lampu Utama	Rp1.050.000,00
c.	Uji Gas Buang	Rp1.800.000,00
d.	Radius Putar	Rp500.000,00
e.	Uji Klakson	Rp1.060.000,00
f.	Uji Kincup Roda *(Side Slip)*	Rp1.050.000,00
g.	Pengukuran Berat Kendaraan Bermotor	Rp870.000,00
h.	Pengukuran Dimensi	Rp1.320.000,00
i.	Uji Speedometer	Rp3.040.000,00
j.	Pemeriksaan Konstruksi	Rp3.700.000,00
k.	Uji Kebisingan	Rp7.000.000,00
l.	Uji Emisi Gas Buang Euro 4 (>250HP)	Rp113.700.000,00

Di dalam SUT juga dirinci tentang JBB, JBKB, JBI dan JBKI untuk unit kendaraan tersebut. Jumlah Berat yang Diperbolehkan (JBB) atau *Gross Vehicle Weight* (GVW) adalah jumlah berat maksimum kendaraan bermotor itu sendiri ditambah berat muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya (yang ditentukan oleh produsen atau agen pemegang merek

("APM")).[314] Jumlah Berat Kombinasi yang Diperbolehkan ("JBKB") atau *Gross Vehicle Combination Weight* (GVCW) adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya (yang ditentukan oleh produsen atau agen pemegang merek).[315] Jumlah Berat yang Diizinkan ("JBI") atau *Permitted Vehicle Weight* (PVW) adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan jalan yang dilalui.[316] Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan ("JBKI") atau *Permitted Vehicle Combination Weight* (PVCW) adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.[317] Dari penjabaran tersebut dapat diketahui bahwa JBB adalah berat dari *tractor head*/truknya saja, sedangkan JBKB adalah gabungan truk dan kereta tempelan/trailernya beserta muatannya berdasarkan perhitungan produsen truk atau APM. Demikian juga dengan JBI, yaitu berat maksimal truknya saja yang diizinkan, dan JBKI yaitu berat maksimal gabungan truk dan trailernya beserta muatannya yang diizinkan. Perihal terkait berat, Penulis dapat mencontohkan beberapa jenis unit berdasarkan SUT, sebagai berikut:

i. DAF FTT CF 85 (6x4)

   Berat Kosong : 9.282 Kg;

[314] Menteri Perhubungan, *Permenhub No. PM 33 Tahun 2018, Op. Cit.,* Pasal 1 Ayat 20.
[315] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 21.
[316] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 22.
[317] *Ibid.,* Pasal 1 Ayat 23.

JBB/JBKB : 33 ton/54 ton;

JBI/JBKI : 24 ton/42 ton untuk konfigurasi 5 sumbu (3 sumbu *tractor head* dan 2 sumbu trailer) dan 45 ton untuk konfigurasi 6 sumbu (3 sumbu *tractor head* dan 3 sumbu trailer);

ii. DAF FAT CF75 (6x4)

Berat Kosong : 8.670 Kg;

JBB/JBKB : 30 ton/-;

JBI/JBKI : 24 ton/-

iii. Mercedes-Benz ACTROS 3348 S (6x4)

Berat Kosong : 9.670 Kg;

JBB/JBKB : 34,3 ton/-;

GVW/GVCW : 34,3 ton/120 ton (berdasarkan brosur dari pabrik);

JBI/JBKI : 9,85 ton/-;

Penulis tidak menuliskan JBKB dan JBKI untuk poin ii dan iii dikarenakan informasi tersebut tidak tersedia di SUT untuk unit tersebut karena yang diperhitungkan hanya *tractor head*/penariknya saja.

Setelah menyelesaikan uji tipe untuk 1 (satu) unit truk seperti yang telah dijelaskan di atas, pelaku usaha kemudian dapat melanjutkan untuk merealisasikan rencana investasinya dengan melakukan importasi truk dengan jumlah yang lebih besar. Tahapan-tahapan yang perlu dilalui oleh pelaku usaha adalah sebagai berikut:

a) Perjanjian Jual Beli

Perjanjian jual beli ini dibuat oleh dan antara pabrik pembuat truk/produsen selaku penjual (eksportir) dan pelaku usaha angkutan selaku pembeli (importir). Dalam perjanjian ini dirinci ketentuan antara lain tentang i) jumlah dan detail spesifikasi unit truk yang akan dibeli, ii) harga truk per unit dan total harga keseluruhannya, iii) persentase uang muka, iv) hak dan kewajiban para pihak dalam proses pengangkutan barang (CIP, FOB atau CIF), v) pelabuhan tujuan, vi) jangka waktu produksi dan vii) ketentuan-ketentuan lainnya yang dianggap perlu oleh para pihak seperti bahasa yang berlaku (biasanya Bahasa Inggris), pilihan hukum yang berlaku (biasanya hukum negara eksportir) dan pilihan forum dalam penyelesaian sengketa (biasanya forum di negara eksportir).

b) Perjanjian Fasilitas Kredit

Perjanjian fasilitas kredit ini dibuat oleh dan antara pembeli selaku debitur dan lembaga pembiayaan/bank yang akan membiayai pembelian unit-unit truk selaku kreditur. Dalam perjanjian ini dirinci ketentuan antara lain tentang i) penerbitan L/C, ii) jumlah utang dan tujuan penggunaannya, iii) mekanisme pembayaran kembali, pembayaran kembali dipercepat dan pembatalan, iv) perhitungan bunga dan perubahannya, v) asuransi kredit, vi) jaminan kredit, vii) klausa cidera janji, viii) pernyataan dan jaminan dan ix) ketentuan-ketentuan lainnya yang dianggap perlu oleh para pihak seperti bahasa yang berlaku, pilihan hukum yang berlaku (biasanya hukum negara

lembaga pembiayaan/bank) dan pilihan forum dalam penyelesaian sengketa (biasanya forum di negara lembaga pembiayaan/bank).

c) Penerbitan L/C

Penerbitan L/C dalam tahap ini harus didasarkan kepada perjanjian fasilitas kredit. Hal ini dikarenakan nilai transaksi yang besar dan adanya fasilitas pembiayaan. Dalam L/C ini dirinci antara lain hal-hal seperti i) jenis L/C, ii) pihak eksportir dan importir, iii) jumlah uang muka, jumlah pembayaran dan mata uangnya, iv) rekening bank eksportir, v) jangka waktu L/C, tanggal B/L, batas akhir pengajuan dokumen pencairan dan tenor L/C, vi) pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, vii) penjelasan barang yang diperdagangkan, viii) dokumen yang dipersyaratkan untuk pencairan (bukti pembayaran uang muka, B/L, *packing list,* polis asuransi), ix) biaya-biaya dan pihak yang menanggungnya dan x) ketentuan-ketentuan lain seperti bahasa, perubahan dan biayanya, dan nama pengangkut barang.

d) Perolehan Tanda Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor Untuk Keperluan Impor (“TPT Impor”).

TPT Impor diterbitkan oleh Dirjen ILMATE yang berlaku selama 12 (dua belas) bulan. Hal yang perlu dilakukan untuk memperoleh TPT Impor kurang lebih tidak jauh berbeda dengan permohonan TPT Uji Tipe

sebagaimana telah dijelaskan di atas. Permohonan pendaftaran TPT Uji Tipe diajukan dengan melampirkan dokumen:[318]

i. Formulir isian permohonan TPT Impor;
ii. Penjelasan NIK atau tanda bukti penerapan VIN minimal 9 (sembilan) karakter pertama secara berurutan beserta penjelasannya serta dilengkapi dengan keterangan tahun pembuatan pada karakter kesepuluh, yang dibuat oleh pabrik atau pemasok kendaraan bermotor dari negara asal;
iii. Rencana impor untuk 1 (satu) tahun;
iv. Gambar/brosur yang diterbitkan oleh pabrik yang berisi spesifikasi teknis dari tipe yang didaftarkan;
v. Nomor Induk Berusaha (NIB);
vi. Surat pernyataan jaminan mutu dan layanan purna jual yang dibuat oleh importir dan disahkan oleh notaris; dan
vii. Pernyataan harga FOB dengan dibubuhi materai yang dibuat oleh importir yang bersangkutan sesuai dengan tipe dari kendaraan bermotor yang diimpor;
viii. Tanda lulus uji tipe;
ix. TPT Uji Tipe; dan

[318] Menteri Perindustrian, *Peraturan Menteri Perindustrian No. 34 Tahun 2019, Op. Cit.*, Pasal 9.

x. Sertifikat bengkel dari surveyor independen atau perjanjian antara prinsipal dengan perusahaan pemohon mengenai komitmen penyediaan layanan purna jual.

Menurut praktik yang dilakukan oleh Penulis dalam mengakses SIINas hal pertama yang perlu dilakukan untuk memperoleh TPT Impor, pelaku usaha/pemohon harus masuk ke SIINas melalui situs web https://siinas.kemenperin.go.id/. Pemohon kemudian dapat memilih menu:[319]

i. *e-Services*;
ii. *e-Licensing*;
iii. Pengajuan baru;
iv. Tanda Pendaftaran Tipe Kendaraan Bermotor --- Untuk Keperluan Uji Impor;
v. Mengisi data umum seperti nama pemohon, jabatan, nomor surat permohonan, nama *contact person* dan email.

Setelah itu, pemohon dapat mengisi data kendaraan, data importasi (jumlah unit sebenarnya yang hendak diimpor) dan melengkapi berkas persyaratan yang kurang lebih sama seperti permohonan TPT Uji Tipe. Dokumen tambahan yang perlu dilengkapi oleh pemohon adalah i) fotokopi tanda lulus uji tipe dan ii) apabila pemohon tidak mempunyai bengkel sendiri maka harus melampirkan surat kerjasama dengan bengkel lain yang sudah

[319] Pemilihan menu ini dilakukan pada tanggal 30 Agustus 2022 pukul 14.50 WIB.

mendapat sertifikat dari PT Superintending Company of Indonesia ("Sucofindo") atau PT Surveyor Indonesia dan melampirkan garansi dari bengkel tersebut, namun apabila pemohon memiliki bengkel sendiri maka bengkel tersebut harus mendapatkan sertifikat dari Sucofindo atau PT Surveyor Indonesia. Perolehan sertifikat bengkel ini memerlukan penerapan standar operasional dan prosedur yang baik serta memperhatikan aspek-aspek keselamatan dan kesehatan kerja. Penulis pernah bertanggung jawab mengurus sertifikat bengkel ini dan memperoleh Sertifikat Bengkel Kelas I Tipe B dari Sucofindo pada tahun 2018. Setelah seluruh berkas dilengkapi, maka pemohon dapat mengirim permohonan untuk kemudian memperoleh bukti registrasi. Menurut pengalaman penulis, apabila terdapat informasi atau dokumen yang dianggap kurang lengkap, maka petugas dari Kementerian Perindustrian akan menghubungi dan meminta agar dokumen yang kurang tersebut agar dilengkapi. Proses korespodensi ini dapat berlangsung beberapa kali hingga seluruh dokumen lengkap. Penulis pernah memohonkan TPT Impor tetapi belum dapat diterbitkan dengan alasan barang yang bersangkutan tidak terbuka untuk dapat diimpor untuk jangka waktu tertentu.

e) Perolehan fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas impor kendaraan bermotor

Penjelasan proses perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor akan dirinci pada Bab III subbab 3.3.

f) Importasi Truk

Pada saat importir mengimpor unit truk dalam jumlah besar, pihak importir kurang lebih akan mengurus perihal dan dokumen yang sama seperti tahapan impor 1 (satu) unit untuk uji tipe, yaitu seperti PIB, SPPB dan Formulir A serta berkoordinasi dengan PBM. Perbedaannya antara lain, di dalam PIB akan dinyatakan bahwa unit-unit truk yang diimpor ini telah memperoleh fasilitas impor (bila ada), sehingga di dalam rincian pungutan impor, pengimpor hanya wajib membayar PPN dan PPh saja sedangkan keterangan bea masuk termasuk kategori "dibebaskan". Di dalam perjanjian jual beli dan L/C biasanya dijelaskan bahwa seluruh biaya dan pajak yang timbul di negara asal akan ditanggung oleh eksportir dan segala biaya dan pajak yang timbul di negara tujuan akan ditanggung oleh importir. Oleh karena itu biaya bongkar yang disediakan oleh PBM di pelabuhan negara asal akan ditanggung sepenuhnya oleh pelaku usaha selaku importir.

g) Sertifikat Registrasi Uji Tipe Kendaraan Bermotor ("SRUT")[320]

Setiap penanggung jawab perusahaan pembuat, perakit, pengimpor, dan/atau pemodifikasi harus meregistrasikan tipe kendaraan bermotor untuk setiap unit kendaraan bermotor yang dibuat, dirakit, diimpor, dan/atau dimodifikasi. Setiap unit kendaraan bermotor yang telah diregistrasikan

[320] Sertifikat Registrasi Uji Tipe atau SRUT adalah bukti bahwa setiap kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, kereta gandengan, kereta tempelan, yang dibuat, dirakit dan/atau diimpor memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang sama/sesuai dengan tipe kendaraan yang telah disahkan dan memiliki SUT. Menteri Perhubungan, *Permenhub No. 33 Tahun 2018, Op. Cit.,* Pasal 1 Ayat 16.

tipenya diberikan SRUT oleh Dirjen Hubdat.[321] Untuk mendapatkan SRUT pemohon mengajukan permohonan kepada Dirjen Hubdat. Permohonan harus dilengkapi dengan bukti pembayaran biaya penerbitan SRUT dan surat pernyataan yang menyatakan bahwa setiap unit kendaraan bermotor yang diimpor memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang sama serta kesesuaian fisik yang sama dengan tipenya sesuai dengan SUT. Setelah mendapat persetujuan dari Dirjen Hubdat, pemohon dapat melakukan pengisian nomor rangka dan nomor mesin untuk setiap unit truk untuk selanjutnya dilakukan pencetakan SRUT oleh Dirjen Hubdat.[322] SRUT paling sedikit berisi data mengenai a) nomor SRUT, b) nomor Keputusan Dirjen Hubdat, c) nomor SUT, d) merek dan tipe, e) jenis, f) peruntukan, g) varian, apabila ada, h) nomor rangka landasan, i) nomor motor penggerak, j) nama perusahaan pembuat, perakit, pengimpor, dan/atau pemodifikasi, k) alamat perusahaan pembuat, perakit, pengimpor dan/atau pemodifikasi, l) penanggung jawab perusahaan pembuat, perakit, pengimpor, dan/atau pemodifikasi, m) tahun pembuat, perakit, atau modifikasi, n) spesifikasi teknik kendaraan bermotor, o) spesifikasi teknik varian, apabila ada, p) JBB dan/atau JBKB, q) berat kosong kendaraan bermotor, r) JBI dan/atau JBKI, s) daya angkut orang dan/atau barang, t) dimensi kendaraan bermotor, termasuk ukuran bak muatan atau tangki untuk mobil barang, u) kelas jalan

[321] *Ibid.,* Pasal 65 Ayat 1 jo. Pasal 65 Ayat 3.
[322] *Ibid.,* Pasal 66.

terendah yang boleh dilalui, v) nama dan tanda tangan pejabat yang meregistrasi dan stempel dan w) nama dan tanda tangan penanggung jawab perusahaan pembuat, perakit, pengimpor, dan/atau pemodifikasi atau kuasanya yang distempel.[323] Pelaku usaha/pemohon yang hendak memperoleh SRUT dapat mengakses https://vta.dephub.go.id. Pemohon kemudian dapat memilih menu:[324]

i. SRUT Baru;
ii. Input SRUT, dalam tahap ini pemohon memasukkan nomor SUT, jumlah unit pengajuan, mengupload permohonan SRUT;
iii. Info pembayaran;
iv. Pengajuan cetak SRUT;

SRUT merupakan salah satu persyaratan untuk melakukan registrasi dan identifikasi unit truk untuk pertama kali dalam rangka mendapatkan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor ("BPKB"), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor ("STNK") dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor ("TNKB").[325]

h) Pembebanan jaminan fidusia atas Truk

Setelah unit-unit truk memperoleh BPKB, kemudian dilanjutkan dengan pembebanan fidusia atas unit-unit truk tersebut atas kepentingan kreditor dalam perjanjian fasilitas kredit.

[323] *Ibid.*, Pasal 67 Ayat 1.
[324] Pemilihan menu ini dilakukan pada tanggal 30 Agustus 2022 pukul 14.50 WIB.
[325] *Ibid.*, Pasal 68 Ayat 1.

Beli 1 unit, tpt uji tipe, SUT, Beli banyak unit, TPT Impor, Masterlist, PIB, Cargodoring, Stevedoring

3.2. Kebutuhan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum

Setiap orang mungkin dihadapkan kepada masalah bagaimana kelebihan penghasilan mereka akan disimpan. Untuk ini tersedia berbagai alternatif yang dapat dipilih. Karena mereka dihadapkan pada berbagai pilihan, mereka harus mengambil keputusan. Pertimbangan dari keputusan tersebut tentu saja adalah penggunaan dana tersebut diharapkan akan paling menguntungkan. Demikian juga dengan pelaku usaha, kelebihan penghasilan dapat mereka gunakan antara lain untuk investasi di usaha lain, digunakan untuk membeli aset tetap, atau digunakan untuk membeli barang modal lagi agar usaha mereka semakin besar. Untuk pembelian barang modal, tentu pelaku usaha akan mencari sumber pembiayaan yang dirasa paling menguntungkan dengan jenis dan merek barang yang dirasa paling baik

Masalah yang sering dihadapi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum dalam memilih barang modal berupa unit kendaraan truk adalah jenis unit truk yang memiliki karakterisktik yang berbeda, tetapi memiliki kapasitas yang sama. Misalnya apakah pelaku usaha akan menggunakan truk merek A dari pabrikan Jepang atau truk merek B dari pabrikan Eropa. Kapasitas kedua merek

truk tersebut adalah sama, yaitu sama-sama bisa mengangkut barang muatan seberat 35 ton untuk sekali jalan. Pelaku usaha kemudian perlu melakukan analisis terhadap faktor-faktor yang berbeda. Faktor-faktor tersebut biasanya seperti harga, biaya operasional dan usia ekonomis. Apabila di antara kedua jenis truk atau kendaraan bermotor tersebut memiliki kapasitas yang sama, harga yang sama, usia ekonomis yang sama tetapi biaya operasionalnya salah satu lebih rendah, maka tanpa melakukan analisis yang terlalu rumit pelaku usaha dengan mudah dapat memilih kendaraan bermotor yang mempunyai biaya operasional yang lebih rendah.[326]

Faktor lain yang perlu dipertimbangkan dalam memilih unit truk adalah kondisi jalan di Indonesia secara umum masih kurang baik. Berdasarkan data dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kurang dari setengah, yaitu 44,89% dari seluruh jalan di Indonesia pada tahun 2019 dalam kondisi yang baik, sedangkan sisanya 47,92% dalam keadaan sedang, 5,12% dalam kondisi rusak ringan dan 2,07% dalam kondisi rusak berat.[327] Oleh karena itu, diperlukan unit truk yang tangguh dan handal agar selain dapat memberikan pelayanan jasa angkutan yang terbaik bagi pelanggan juga memiliki usia ekonomis yang lebih lama serta menjaga keselamatan dalam berkendara karena unit truk tidak akan mudah rusak.

Menurut riset Penulis, dari faktor harga, truk merek A relatif lebih murah daripada truk merek B. Hal ini mungkin dikarenakan truk merek A sudah memiliki

---

[326] Suad Husnan dan Enny Pudjiastuti, *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan, Edisi Ketujuh, Cetakan Kedua,* (Yogyakarta: UPP STIM YKPN, Tahun 2018), hal. 221.

[327] Diakses dari https://data.pu.go.id/dataset/kondisi-permukaan-jalan-nasional, pada tanggal 3 Juni 2022 pukul 17.18 WIB.

banyak pabrik yang berada di dalam negeri, walaupun truk merek B pun sudah mulai membuka beberapa pabrik di dalam negeri. Kemudian dari faktor biaya operasional, truk merek A pun memiliki biaya yang relatif lebih rendah dari truk merek B. Contohnya, *sparepart* untuk truk merek A sudah banyak tersedia di dalam negeri sehingga pelaku usaha dapat dengan mudah memperolehnya, sedangkan untuk *sparepart* truk merek B belum tersedia di dalam negeri sebanyak sparepart truk merek A. Bahkan ada pelaku usaha yang memiliki unit truk merek B perlu melakukan impor sendiri untuk memenuhi *sparepart* truk merek B. Meskipun demikian, keandalan *sparepart* truk merek B relatif lebih baik dari *sparepart* truk merek A, sehingga *sparepart* truk merek B tidak mudah rusak dan tidak perlu sering diganti. Apabila pelaku usaha dapat menerapkan strategi teknis dengan tepat, maka biaya operasional truk merek B bisa jauh lebih murah daripada truk merek A. Dari faktor usia ekonomis, di atas kertas truk merek A dan truk merek B mungkin relatif sama, tetapi di lapangan, truk merek B karena keandalan dan kualitasnya, dapat menempuh usia ekonomis yang lebih panjang dari truk merek A. Pelaku usaha angkutan harus jeli menganalisis faktor-faktor tersebut di atas sebelum memutuskan akan melakukan investasi untuk memperoleh truk merek A atau truk merek B sesuai dengan kemampuannya.

Fasilitas pembebasan bea masuk atas impor merupakan salah satu faktor yang dipertimbangkan juga oleh pelaku usaha angkutan yang mengimpor unit truknya sendiri. Apabila fasilitas ini diberikan, maka rencana impor truk menjadi semakin dapat direalisasikan. Demikian pula sebaliknya, apabila pelaku usaha tidak

memperoleh fasilitas ini, maka pelaku usaha dapat mempertimbangkan alternatif pembelian unit truk lain atau dengan cara lain.

Selain jenis dan merek unit truk, pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum juga dihadapkan dengan masalah terkait harga jasa angkutan. Harga jasa angkutan melingkupi berbagai macam variabel dan bukan hanya sekedar biaya jasa angkutannya saja. Biaya jasa angkutan meliputi ban, sangu sopir, tol, solar, sparepart. Merujuk kepada ketentuan dalam PM No. 60/2019, tarif atau biaya jasa angkutan dapat diperhitungkan dengan rumusan biaya tetap (meliputi a. penyusutan kendaraan, b) suku bunga pinjaman, c) perizinan dan administrasi, d) gaji operator/awak kendaraan dan e) asuransi kendaraan) ditambah biaya tidak tetap (meliputi a) pemakaian BBM, b) pemakaian oli/pelumas, c) penggunaan ban, d) perawatan kendaraan dan e) biaya lain-lain) ditambah keuntungan pelaku usaha dibagi berat muatan barang (dalam Kilogram) kali jarak tempuh (dalam Kilometer).[328]

Menurut riset Penulis, penetapan biaya jasa angkutan dapat dilakukan dengan perhitungan per Kilogram. Perhitungan komponen biaya jasa angkutan yang bersifat tetap sebesar 40% sebagai harga pokok penjualan untuk insentif pengemudi, biaya bongkar muat, tol, solar, spare-part, oli dan aki. Komponen selanjutnya sebesar 40% sebagai biaya usaha gaji karyawan dan pembayaran kembali fasilitas kredit, sedangkan komponen sisanya sebesar 20% dihitung

[328] Menteri Perhubungan, *PM No. 60/2019, Op. Cit.,* Pasal 62 jo. Lampiran IV: Contoh Pedoman Formula Tarif Angkutan Barang.

sebagai laba usaha. Semisal, barang muatan yang akan diangkut adalah besi seberat 35 ton yang akan dikirimkan dari Kota B ke Kota L dengan jarak tempuh ±782 Km. Komponen yang sudah tetap tadi diperhitungkan terlebih dahulu, semisal untuk insentif pengemudi, biaya bongkar muat, tol dan solar ditetapkan sebesar Rp4.800.000,00 dan untuk biaya sparepart, ban, administrasi dan beban usaha, ditetapkan sebesar Rp4.800.000,00, menurut komposisi di awal, maka laba usaha yang diharapkan adalah sebesar Rp2.400.000,00. Dengan demikian total biaya jasa angkutan untuk trip tersebut adalah sebesar Rp12.000.000,00 dibagi 35 ton sama dengan Rp342,86/Kg. Pelaku usaha angkutan barang akan menawarkan kepada pelanggan/pengguna jasa apakah ada yang bersedia menggunakan jasa angkutan dengan harga Rp342,85/Kg. Perhitungan di atas hanya merupakan contoh saja, dan tidak pasti selalu diterapkan oleh seluruh pelaku usaha jasa angkutan barang umum.

Dinamika yang terjadi adalah terkadang pelanggan/pengguna jasa/pabrik/pemilik barang bersedia membayar sesuai dengan harga yang ditawarkan oleh pelaku usaha angkutan, tetapi seringkali pelanggan/pengguna jasa/pabrik/pemilik barang tersebut menawar harga jasa angkutan tersebut agar dapat membayar harga yang lebih murah. Hal ini menyebabkan persaingan harga antar pelaku usaha angkutan barang. Sebagaimana yang telah dijelaskan, kegiatan usaha angkutan barang merupakan pasar persaingan sempurna sehingga satu atau sekelompok pelaku usaha angkutan barang tidak bisa dengan keputusannya sendiri menentukan harga jasa angkutan. Antar pelaku usaha angkutan barang pada

akhirnya akan berusaha untuk memberikan harga serendah-rendahnya kepada pelanggan atau dengan kata lain terjadi "banting-bantingan" harga.

Saat ini ongkos muat kembali ke angka di tahun 2000-an, sudah terlalu minim, maka perolehan bagi hasil antara pengemudi dengan pengusaha truk pun anjlok. Sebelum tahun 2000 pengusaha truk berani mengambil kredit armada truk baru jika sudah memiliki satu truk lunas. Istilahnya satu menggendong satu, tetapi saat ini tiga armada truk lunas baru bisa menghidupi satu armada truk kredit, atau kredit truk dibayar dengan dana hasil kerja lainnya. Pengemudi ingin memuat barang muatan hingga *overload* agar ongkosnya tinggi dan secara otomatis bagi hasilnya juga tinggi. Jadi sebenarnya tidak ada pengemudi truk yang terpaksa muat lebih. Itu adalah pilihan pengusaha dan pengemudi. Akibat tekanan ongkos (jasa angkutan) murah dari pemilik barang. Jika ongkos bagus dan muatan ringan, pengemudi dan pengusaha angkutan sama-sama *happy*, karena sebenarnya yang dikejar itu nilai ongkosnya. Kalau BBM irit, tidak harus lewat jalan tol (tarif tol mahal), tidak ada preman, tidak ada petugas menjahili, tarif parkir murah, tidak ada retribusi, maka berbahagialah sang pengemudi truk. Namun sebaliknya, jika penggunaan BBM boros, harus lewat jalan tol, banyak preman, banyak petugas jahil, tarif parkir mahal dan banyak retribusi, maka celakalah nasib pengemudi truk.[329]

[329] Djoko Setijowarno, *Kecelakaan Truk dan Sistem Logistik Yang Salah*, diakses dari https://news.detik.com/kolom/d-6266670/kecelakaan-truk-dan-sistem-logistik-yang-salah pada tanggal 1 September 2022 pukul 16.21 WIB.

Jasa angkutan barang adalah sesuatu yang tidak berwujud, tidak bisa dipegang dan tidak bisa dilihat *(intangible)*. Hasil produksi berupa jasa angkutan tidak dapat disimpan di dalam gudang, sehingga jasa yang telah diproduksi berupa harga per kilogram tadi akan hilang selamanya apabila tidak terjual pada saat yang tepat. Apabila jasa angkutan tidak terjual pada saat kendaraan mulai bergerak untuk melakukan proses produksinya, maka ini merupakan kerugian bagi pelaku usaha angkutan. Hal ini terjadi ketika suatu unit kendaraan angkutan setelah sampai ke tempat tujuan untuk bongkar, maka unit kendaraan ini harus sesegera mungkin mendapatkan muatan lagi di lokasi sedekat mungkin dari tempat bongkar. Apabila tempat untuk memperoleh muatan lagi jauh dari tempat bongkar, maka unit kendaraan ini disebut "ngosong", yang mana segala pengeluaran atas pergerakan unit kendaraan ini menjadi beban kerugian bagi pelaku usaha angkutan barang.

Potensi kerugian lainnya adalah apabila unit kendaraan yang sudah dibeli tidak segera digunakan untuk memproduksi jasa angkutan barang. Hal ini pun akan menimbulkan kerugian bagi pelaku usaha angkutan karena nilai unit kendaraan yang selalu turun (terdepresiasi). Dalam rangka menghindari kerugian akibat "ngosong" dan depresiasi unit kendaraan, maka harga yang rendah tadi terpaksa diterima oleh pelaku usaha angkutan barang.

Keadaan yang menentukan harga jasa angkutan menjadi tidak sehat ketika demi memenuhi harga yang rendah tadi akhirnya aspek-aspek lainnya yang harus dikorbankan, misalnya aspek keamanan dan keandalan kendaraan bermotor, yang seharusnya spare-part harus diganti menjadi ditunda penggantiannya, atau

kendaraan harus diservis secara berkala menjadi tertunda jadwal servis berkalanya, bahkan hingga pengemudi yang belum layak mengemudikan truk, seperti karena belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang dipersyaratkan, akhirnya dapat mengemudikan truk tersebut. Ditambah aspek kualitas jalan raya di Indonesia yang masih jauh dari baik (banyak bergelombang, tikungan tajam, menanjak dan berlubang) dan aspek lain di jalan (pengemudi lain ugal-ugalan, pengemudi mengantuk, kendaraan parkir sembarangan) hal ini menyebabkan banyaknya terjadi kecelakaan di jalan raya yang melibatkan truk.

Di sisi lain pihak pelanggan/pengguna jasa/pabrik juga sering meminta jangka waktu pembayaran jasa angkutan untuk cukup lama setelah diselesaikannya pekerjaan, mulai dari 30 (tiga puluh) hari, 45 (empat puluh lima) hari sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) hari kalender, padahal di sisi lain, komponen-komponen biaya seperti tol, BBM dan sangu pengemudi harus dibayarkan saat itu juga oleh pelaku usaha jasa angkutan barang umum. Hal ini menyebabkan beban usaha yang harus ditanggung atau "ditalangi" oleh pelaku usaha angkutan barang umum menjadi sangat besar. Untuk pelanggan swasta pembayaran bisa dilakukan dalam jangka waktu 30 hari sampai 60 hari setelah surat jalan diterima oleh pelanggan. Sedangkan untuk pelanggan dari BUMN pembayaran bisa dibayarkan hingga 180 hari setelah surat jalan diterima. Oleh karena itu pelaku usaha angkutan barang dapat menggunakan fasilitas perbankan berupa *supply chain financing* (SCF) atau sejenisnya, sehingga biaya jasa angkutan dapat dibayarkan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari dengan dipotong bunga untuk bank.

Kendala harga jasa angkutan yang relatif rendah, pembayaran dari pelanggan yang memerlukan waktu lama, diperlukannya pengemudi yang terampil dan diperlukannya truk dengan keandalan dan spesifikasi tinggi untuk menghadapi kondisi jalan raya di Indonesia, maka dari itu diperolehnya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor merupakan hal yang sangat penting bagi pelaku usaha angkutan barang yang melakukan impor truk sendiri demi kelanjutan kegiatan usahanya. Apabila tingkat pendapatan pengguna jasa angkutan meningkat, maka permintaan jasa angkutan juga akan semakin meningkat. Bila ekonomi lesu, pendapatan pelaku usaha juga lesu.

Pada tahun 2021 hingga tahun 2022 industri otomotif global sedang menghadapi krisis kekurangan pasokan chip semikonduktor yang disebabkan oleh pandemi Covid-19. Kekurangan chip semikonduktor telah memaksa sejumlah produsen kendaraan untuk memangkas produksi mereka. Pada awal Mei 2022, Ford Motor CO mengumumkan akan menghentikan produksi mereka di pabriknya di Amerika Serikat karena kekurangan suku cadang, termasuk semikonduktor. Mercedes-Benz meliburkan 5.600 pekerjanya di dua pabriknya di Brasil karena kelangkaan pasokan chip semikonduktor. Mercedes-Benz mengatakan mereka sedang menyesuaikan produksi truk, kabin truk, sasis bus dan suku cadang mobil lainnya karena adanya krisis pasokan semikonduktor global. Sementara itu Volvo Cars mengatakan penjualannya di Bulan Maret 2022 turun 22 persen karena perusahaan ini juga menghadapi kelangkaan chip semikonduktor. Daimler Truck sebagai salah satu produsen kendaraan komersial terbesar di dunia mengatakan

akan membatasi produksi di beberapa pabriknya yang berada di Jerman karena adanya krisis kekurangan chip semikonduktor.[330] Kelangkaan dan krisis suku cadang ini menyebabkan sulitnya untuk memperoleh unit-unit truk baru dan bila ada pun dikhawatirkan harganya akan lebih mahal, dan karenanya pelaku usaha sangat membutuhkan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor demi menjaga kesinambungan kegiatan usaha para pelaku usaha angkutan umum.

3.2 Perolehan perizinan berusaha berbasis risiko bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum

Perizinan Berusaha Berbasis Risiko adalah perizinan berusaha berdasarkan tingkat risiko kegiatan usaha dan tingkat risiko tersebut menentukan jenis perizinan berusaha. Pemerintah telah memetakan tingkat risiko sesuai dengan bidang usaha atau KBLI. KBLI yang berlaku saat ini adalah KBLI tahun 2020 dengan angka 5 (lima) digit sebagai kode bidang usaha. Berdasarkan PP No. 5/2021, kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum dengan kode KBLI 49431 termasuk dalam kategori risiko menengah tinggi, dan karenanya jenis perizinan berusahanya adalah NIB dan sertifikat standar yang telah terverifikasi oleh petugas yang berwenang.

Perizinan berusaha berbasis risiko menjadi legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatan usahanya. Perizinan berusaha diberikan berdasarkan tingkat risiko kegiatan usaha, sehingga

[330] Diakses dari https://www.tribunnews.com/otomotif/2022/04/05/produksi-truk-dan-bus-daimler-di-brasil-macet-karena-semikonduktor-5600-karyawan-diliburkan?page=all pada tanggal 12 Juli 2022 pukul 10.43 WIB.

dinamakan perizinan berusaha berbasis risiko. Risiko adalah potensi dari terjadinya cedera atau kerugian dari suatu bahaya atau kombinasi kemungkinan dan akibat bahaya.[331] Penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko bertujuan untuk meningkatkan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha melalui pelaksanaan penerbitan perizinan berusaha secara lebih efektif dan sederhana dan pengawasan kegiatan usaha yang transparan, terstruktur dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.[332] Salah satu sektor yang termasuk dalam penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko adalah sektor transportasi.[333]

Menurut pengalaman Penulis, dalam memperoleh perizinan berusaha ini, pelaku usaha/pemohon perlu melakukan login ke https://oss.go.id/. Langkah untuk mengurus perizinan berusaha berbasis risiko untuk KBLI 49431: Angkutan Bermotor Untuk Barang Umum, adalah sebagai berikut:

1. Pelaku usaha perlu membuat *email* terlebih dahulu, untuk kemudian email ini digunakan untuk melakukan pendaftaran akun OSS. Pelaku usaha akan memperoleh hak akses berupa *username* dan *password* yang dikirimkan ke *email* pada saat pendaftaran.
2. Pelaku usaha/pemohon melakukan login ke https://oss.go.id/ dan memilih menu “Masuk”.

[331] Pemerintah Indonesia, *PP No. 5/2021, Op. Cit.* Pasal 1 Ayat (2).
[332] *Ibid.*, Pasal 3.
[333] Ibid., Pasal 6 Ayat (2) huruf i.

3. Masukkan *username* dan *password* beserta *Captcha* yang tertera berupa nama-nama kota atau kabupaten di Indonesia, lalu kemudian pilih menu "Masuk."
4. Pelaku usaha kemudian memilih menu "Perizinan Berusaha", kemudian pilih menu "Permohonan Baru."
5. Pelaku usaha melengkapi Data Pelaku Usaha untuk badan usahanya. Untuk data badan usaha yang secara sistem sudah terintegrasi akan menampilkan data secara otomatis berupa a) nama badan usaha, b) jenis badan usaha, c) status badan hukum, d) jangka waktu badan hukum, e) status penanaman modal dan f) provinsi. Data yang perlu dilengkapi oleh pelaku usaha meliputi a) masa berakhir legalitas, b) alamat lengkap badan usaha (kabupaten, kecamatan, kelurahan/desa, RT/RW dan kode pos), c) email badan usaha, d) Nomor Pokok Wajib Pajak ("NPWP") badan usaha, e) nomor telepon. Untuk modal usaha badan usaha yang secara sistem sudah terintegrasi akan menampilkan data secara otomatis berupa a) modal dasar, b) modal ditempatkan dan c) modal disetor, dan data modal usaha yang perlu dilengkapi adalah modal disetor dalam bentuk lain. Kemudian, sistem akan menampilkan a) data dasar pembentukan badan usaha berupa akta pendirian dan/atau perubahan terakhir beserta nomor pengesahan, persetujuan atau penerimaan pemberitahuan terakhir dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia ("Kemenkumham") dan notaris yang membuat akta terakhir tersebut, b) data susunan anggota direksi, dewan

komisaris dan pemegang saham dan c) data maksud dan tujuan yang memuat bidang usaha apa saja yang dilakukan badan usaha tersebut. Pelaku usaha dapat memilih menu “Simpan”, sistem akan melakukan validasi atas data badan usaha yang telah diisi. Jika muncul catatan “Data lengkap dan sesuai” maka pelaku usaha melanjutkan dengan memberikan tanda centang pada kolom pernyataan yang menyatakan “Dengan ini saya menyatakan bahwa data dan informasi yang saya isi adalah benar serta saya bertanggung jawab penuh atas data dan informasi tersebut”, lalu memilih menu “Selanjutnya”. Jika muncul catatan “data tidak lengkap atau terdapat ketidaksesuain,” maka pelaku usaha dipersilahkan untuk mengecek kembali isian data atau menghubungi pihak notaris atau Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Kemenkumham.

6. Pelaku usaha melengkapi Data Usaha berupa pemilihan bidang usaha dengan mengetik 5 (lima) digit KBLI 2020 atau masukkan nama bidang usaha dan pilih bidang usaha yang paling sesuai dengan rencana kegiatan usaha. Uraian bidang usaha akan otomatis terisi oleh sistem setelah memilih KBLI atau bidang usaha yang diinginkan, kemudian pelaku usaha memilih ruang lingkup kegiatan usaha dan memilih menu “Simpan.” Dalam hal terdapat pengaturan khusus atas bidang usaha yang akan dilakukan, sistem akan menampilkan sub-bidang usaha yang harus dipilih dan atas pilihan tersebut sistem akan memvalidasi ketentuan bidang usaha penanaman modal. Jika bidang usaha sesuai dengan ketentuan, maka pelaku usaha dapat

melanjutkan dengan memilih menu “Simpan.” Kemudian pelaku usaha melengkapi data berupa a) Luas Lahan Usaha, b) Alamat Usaha, c) Provinsi, d) Kabupaten/Kota, e) Kecamatan, f) Kelurahan/Desa, g) Kode Pos, h) Apakah kegiatan ini sudah berjalan, i) Nama Usaha/Kegiatan, j) Modal Usaha (tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha), k) Deskripsi kegiatan usaha dan l) Jumlah Tenaga Kerja Indonesia. Sistem akan menginformasikan skala usaha dan tingkat risiko kegiatan usaha setelah pengisian modal usaha.

7. Pelaku usaha kemudian melengkapi Data Produk/jasa berupa a) Jenis Produk/Jasa, diisi dengan produk akan dihasilkan atau jasa yang akan ditawarkan, b) Kapasitas (per Tahun), diisi dengan jumlah produk yang akan dihasilkan atau nilai perkiraan omset/pendapat yang dihasilkan dari jasa yang ditawarkan dan c) Satuan Kapasitas, dipilih satuan produk yang akan dihasilkan atau jasa yang akan ditawarkan, pelaku usaha angkutan umum akan memilih “Jasa,” dengan satuan kapasitas dalam satuan Ton per tahun. Kemudian pelaku usaha melengkapi informasi tambahan a) Aktivitas Impor, sistem akan menanyakan apakah perusahaan akan melakukan impor barang modal dan memilih jenis angka pengenal importir (“API”), pelaku usaha angkutan umum akan memilih API-Produsen, yaitu untuk impor barang yang dipergunakan sendiri dalam proses produksi, b) Data Pendaftaran Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (“BPJS”) Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan, sistem c) Data Wajib Lapor Ketenagakerjaan di

Perusahaan (“WLKP”), mencentang kolom Pernyataan dan memilih menu “Selanjutnya.”

8. Pelaku usaha memeriksa kembali Daftar Kegiatan Usaha yang telah diisinya meliputi KBLI, lokasi usaha, detail usaha, skala usaha, tingkat risiko, pernyataan mandiri dan status, apabila isian telah sesuai maka pelaku usaha memilih menu “Proses Perizinan Berusaha.”
9. Pelaku usaha memeriksa dan melengkapi Dokumen Persetujuan Lingkungan untuk KBLI bidang usahanya atau bidang usaha tertentu. Sistem akan menampilkan pertanyaan konfirmasi “Apakah sudah memiliki Dokumen Persetujuan Lingkungan atas kegiatan ini?” Jika pelaku usaha memilih “Sudah,” maka melanjutkan dengan mengunggah dokumen persetujuan lingkungan yang sudah dimiliki, namun jika pelaku usaha memilih “Belum,” maka melanjutkan dengan melengkapi formulir parameter kewajiban persetujuan lingkungan sesuai dengan kriteria kegiatan usaha yang sudah dipilih berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.
10. Pelaku usaha memberikan centang atas pernyataan mandiri yang ditampilkan oleh sistem yang mencakup a) pernyataan mandiri untuk menjaga keselamatan, keamanan, kesehatan dan pelestarian fungsi lingkungan (“K3L”), yang isinya menyatakan i) bersedia menjaga K3L dalam menjalankan kegiatan usaha yang dimaksud, ii) bersedia dengan sungguh-sungguh melaksanakan pengelolaan dan pemantauan dampak

lingkungan, iii) bersedia mengikuti pembinaan yang dilakukan dalam rangka memenuhi ketentuan terkait K3L dan iv) bersedia menerima sanksi terhadap pelanggaran atas ketentuan yang terkait dengan K3L, b) pernyataan mandiri kesediaan memenuhi standar usaha dan c) pernyataan kesanggupan pengelolaan lingkungan hidup ("PKPLH")., yang isinya menyatakan kesanggupan i) memenuhi pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup sebagaimana tercantum dalam matriks dokumen lingkungan (UKL/UPL), ii) memenuhi persetujuan teknis pemenuhan baku mutu air limbah, pemenuhan baku mutu emisi, pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun ("B3) dan analisis mengenai dampak lalu lintas, iii) melakukan pengambilan data rona lingkungan yang relevan dengan potensi dampak yang ditimbulkan, sesaat sebelum melakukan kegiatan tahap konstruksi, iv) melaksanakan tata cara penyimpanan sementara limbah B3, v) mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, vi) melakukan koordinasi dengan instansi pusat maupun daerah berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan ini, vii) mengupayakan aplikasi *reduce, reuse, recycle* (3R) terhadap limbah-limbah yang dihasilkan, viii) melakukan pengelolaan limbah non-B3 sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, ix) melaksanakan ketentuan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP), x) melakukan perbaikan secara terus-menerus terhadap kehandalan teknologi yang digunakan dalam rangka

meminimalisasikan dampak yang akan diakibatkan dari rencana kegiatan ini, xi) mendokumentasikan seluruh kegiatan pengelolaan lingkungan yang dilakukan terkait dengan kegiatan tersebut, xii) menyiapkan dana penjaminan pemulihan fungsi lingkungan hidup sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan xiii) memenuhi kewajiban lain yang ditetapkan oleh Menteri, Gubernur atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya berdasarkan kepentingan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

11. Sistem OSS akan menampilkan draf NIB untuk diperiksa oleh pelaku usaha. Setelah pelaku usaha memeriksa NIB, pelaku usaha memilih menu Terbitkan Perizinan Berusaha.
12. NIB dan Sertifikat Standar belum terverifikasi terbit. Pelaku usaha dapat melihat, mengunduh dan mencetak NIB, pernyataan mandiri, sertifikat standar belum terverifikasi, PKKPR dan PKPLH.

Setelah itu, pelaku usaha dapat memulai proses pemenuhan standar usaha/persyaratan untuk verifikasi sertifikat standar. Jangka waktu pemenuhan persyaratan untuk sertifikat standar sesuai dengan ketentuan yang ditentukan oleh lembaga OSS. Persyaratan perizinan berusaha berupa sertifikat standar,[334] atau apabila merujuk pada tampilan di laman OSS disebut sebagai Formulir Pemenuhan

[334] Pemerintah Republik Indonesia, *PP No. 5/2021, Op, Cit.*, Lampiran: A. Daftar Persyaratan dan/atau Kewajiban Perizinan Berusaha Sektor Transportasi, KBLI 49431.

Standar Usaha untuk KBLI 49431 dengan disertai cara pemenuhannya menurut pengalaman Penulis,[335] adalah sebagai berikut:[336]

a) Menggunakan mobil barang, kereta gandengan dan/atau kereta tempelan

Pelaku usaha melampirkan rekaman STNK unit-unit truknya disertai dengan foto unit. Foto unit dan rekaman STNK ini dibuat dalam bentuk tabel. Pelaku usaha harus memastikan bahwa STNK yang dipindainya belum habis masa berlakunya, apabila habis, maka pelaku usaha wajib memperpanjang jangka waktu STNK dengan cara membayar pajak kendaraan bermotor tahunan.

b) Memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti kartu uji

Pelaku usaha melampirkan rekaman buku uji (buku Keur) untuk unit-unit truknya. Pelaku usaha harus memastikan bahwa buku uji yang dipindainya belum habis masa berlakunya, apabila habis, maka pelaku usaha wajib memperpanjang jangka waktu buku uji dengan cara melakukan pengujian kendaraan bermotor secara berkala di dinas perhubungan tingkat kota yang biasanya dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali.

c) Dioperasikan di jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui

Pelaku usaha membuat Surat Pernyataan Kelas Jalan yang isinya menyatakan bahwa dalam melakukan kegiatan usahanya, unit-unit truk

[335] Berdasarkan konsultasi dan koordinasi Penulis dengan petugas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dalam rangka proses verifikasi sertifikat standar melalui OSS.

[336] Diakses dari https://perizinan.oss.go.id/#/permohonan/pemenuhan/persyaratan/form pada tanggal 2 April 2022 pukul 14.35.

milik pelaku usaha akan melewati jalan kelas I. Kendaraan bermotor yang dapat berlalu lintas di setiap kelas jalan ditentukan berdasarkan ukuran, dimensi, muatan sumbu terberat, dan permintaan angkutan. Kendaraan bermotor yang dapat berlalu lintas di jalan kelas I ditentukan dari:[337]

a. Ukuran lebar kendaraan tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
b. Ukuran panjang kendaraan tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
c. Ukuran tinggi kendaraan tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
d. Ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

d) Tersedianya fasilitas bongkar muat

Untuk memenuhi persyaratan ini, pelaku usaha perlu berkoordinasi dengan kantor kelurahan setempat untuk memperoleh Surat Keterangan yang ditandatangani oleh Lurah atau Sekretaris Lurah, yang sisinya menjelaskan bahwa pelaku usaha telah menyediakan dan memiliki fasilitas bongkar muat barang muatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

e) Dilengkapi dengan surat muatan barang

[337] Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,* LN. No. 40, TLN. 6642, Tahun 2021, Pasal 32 Ayat 1 jo. Pasal 32 Ayat 2.

Pelaku usaha melampirkan contoh beberapa surat jalan yang dimilikinya. Surat jalan ini merupakan dokumen serah terima yang ditandatangani oleh pengemudi dan penerima barang di lokasi pembongkaran muatan, yang menjelaskan bahwa barang muatan telah sampai di lokasi tujuan. Surat jalan ini kemudian diajukan ke pihak pengirim atau pemilik barang sebagai dasar penagihan atas jasa angkutan yang telah diberikan oleh pelaku usaha angkutan.

f) Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum

Pelaku usaha membuat dokumen dalam bentuk tabel, komponen beserta bukti bahwa dirinya telah memenuhi komponen persyaratan tersebut sebagaimana yang dijelaskan berikut ini:[338]

Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah
KESELAMATAN 1) Kondisi Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali
2) Kompetensi Pengemudi	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat dan pelayanan	Pengemudi mengerti etika berlalu lintas	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun

[338] Menteri Perhubungan, *Permenhub No. 60 Tahun 2019*, Lampiran II.

Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah
3) Jam Istirahat Pengemudi	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut	Untuk menjaga agar kondisi pengemudi tetap prima	Kondisi pengemudi prima	Diterapkan jam istirahat pengemudi
4) Lampu Senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) unit
5) Fasilitas Kesehatan	Berupa kotak perlengkapan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K)	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) berisi: a) kassas steril, b) plester perekat, c) anti septik dan d) gunting tajam
6) Pintu dan/ atau jendela darurat	Berupa pintu dan/ atau jendela darurat yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran	Ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan

Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah
7) Pintu keluar dan/ atau masuk penumpang	Pintu keluar dan atau masuk penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan	Untuk menjamin keselamatan penumpang	Ketersediaan dan berfungsi	Dapat berfungsi dengan baik
8) Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir	Untuk menjamin keselamatan	Ban depan yang terpasang bukan vulkanisir	Ban depan tidak vulkanisir
9) Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Terpasang
10) Alat pemadam api *Portable* (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sediki 1 (satu) tabung diberi warna mencolok/ reflektif dengan berat yang disesuaikan oleh peruntukannya.
11) Alat pemantul cahaya tambahan/ Reflektor	Alat berupa stiker yang dapat memantulkan cahaya atau bersifat Retro Reflektif yang dipasang di	keselamatan	Terpasang alat pemantul cahaya tambahan pada bagian tertentu di kendaraan	Terpasang

Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah
	bagian tertentu di kendaraan.			
12)Umur kendaraan	Batas maksimal umur kendaraan yang diizinkan untuk beroperasi.	Untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang dalam pelayanan.	Umur maksimal.	Paling tinggi 20 (duapuluh) tahun.

g) Menempatkan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan

Pelaku usaha melampirkan bukti berupa kwitansi pembelian alat pemantau kecepatan dan perilaku pengemudi *(fleet management system)*. Alat ini dapat merekam data pengoperasian kendaraan, kemudian mengirimkannya secara berkala ke sebuah *server* yang dapat diakses melalui internet dengan perangkat komputer, laptop atau *smartphone*. Alat ini dapat melihat dan merekam perilaku pengemudi saat membawa unit truknya, seperti cara pengemudi menginjak pedal gas, melakukan pengereman dan cara mengendalikan truk saat akan berhenti atau melaju. Alat ini juga memakai sistem alarm yang akan memberi peringatan bagi pengemudi dan pelaku usaha apabila pengemudi mengemudikan truk dengan kecepatan tinggi,

melakukan pengereman mendadak, memasuki daerah terlarang, RPM mesin terlalu tinggi dan terlambat memindahkan gigi. Hal ini akan memudahkan pelaku usaha untuk mengoperasikan truk secara aman dan efisien sehingga terhindar dari hal-hal negatif seperti kecelakaan dan kerusakan mesin.

h) Menempatkan perangkat sistem pemosisi global (*Global Positioning System* atau "GPS") pada setiap mobil barang

Pelaku usaha melampirkan kwitansi pembelian GPS dan foto GPS yang terpasang pada unit truk, serta melampirkan surat pernyataan bahwa semua unit truk milik pelaku usaha sudah terpasang GPS. Fungsi utama GPS adalah untuk memantau dan melacak keberadaan unit truk baik dalam keadaan diam maupun dalam keadaan bergerak serta merekam riwayat perjalanan unit truk tersebut. Apabila terjadi hal yang tidak diinginkan seperti pencurian, maka GPS dapat membantu mempermudah penemuan titik lokasi unit truk.

i) Memenuhi Standar Manajemen Keselamatan

Untuk memenuhi persyaratan ini pelaku usaha melampirkan sertifikat sistem manajemen mutu dan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang diterbitkan oleh Sucofindo yang masih berlaku. Standar yang menjadi acuan untuk sertifikasi sistem manajemen mutu adalah SNI ISO 9001:2015 (Standar Nasional Indonesia International Organization for Standardization Nomor 9001 Tahun 2015). Sertifikasi ISO 9001:2015 merupakan suatu standar untuk manajemen mutu suatu barang atau jasa

tertentu yang diakui secara internasional. Sertifikasi ini menetapkan berbagai persyaratan, pedoman, dan rekomendasi untuk desain dan penilaian dari suatu sertifikasi manajemen kualitas. Tujuan sertifikasi ini adalah untuk menjamin produk atau jasa yang dihasilkan suatu perusahaan memenuhi persyaratan yang ditetapkan badan standar dunia, yaitu ISO. Ketika perusahaan telah berhasil lulus audit dan mendapatkan sertifikat ISO 9001:2015, artinya perusahaan tersebut telah memenuhi berbagai persyaratan yang telah ditetapkan secara internasional. Hal ini dapat membuat terpenuhinya kebutuhan konsumen secara spesifik, yaitu dimana perusahaan bertanggung jawab atas jaminan kualitas produk atau jasa yang dihasilkannya.[339] Sedangkan, standar yang menjadi acuan untuk sertifikasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja adalah SNI ISO 45001:2018. ISO 45001:2018 adalah standar internasional yang menentukan persyaratan untuk sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja, dengan panduan penggunaannya, untuk memungkinkan suatu perusahaan memperbaiki kinerja kesehatan dan keselamatan kerja secara proaktif dalam mencegah cedera dan kesehatan yang buruk. ISO 45001:2018 dimaksudkan untuk diterapkan pada perusahaan apapun terlepas dari ukuran, jenis dan sifatnya. Semua persyaratannya dimaksudkan untuk diintegrasikan ke dalam proses manajemen organisasi atau

[339] Diakses dari https://disnakertrans.bantenprov.go.id/Berita/topic/268 pada tanggal 2 September 2022 pukul 18.36.

perusahaan itu sendiri, sehingga ISO 45001:2018 memungkinkan suatu perusahaan untuk mengintegrasikan aspek kesehatan dan keselamatan dengan kegiatan usahanya sehari-hari.

j) Mempunyai perjanjian muatan angkutan barang

Pelaku usaha melampirkan beberapa salinan perjanjian pengangkutan barang yang dibuat oleh dan antara pelaku usaha dengan pelanggan. Perjanjian pengangkutan barang dibuat oleh pelaku usaha angkutan barang yang dapat berupa bukti pembayaran sah antara perusahaan/pelaku usaha angkutan dengan pemilik barang. Perjanjian pengangkutan barang paling sedikit memuat a) hak dan kewajiban perusahaan/pelaku usaha angkutan dan pemilik barang, b) tarif yang disepakati, c) jenis dan jumlah barang, d) asal dan tujuan pengiriman barang, e) jenis dan kapasitas kendaraan, f) kepemilikan barang dan g) ganti kerugian terhadap pemilik barang dan/atau premi asuransi terhadap barang yang diangkut.[340]

k) Persyaratan izin lainnya.

Kolom unggahan persyaratan izin lainnya ini dapat digunakan oleh pelaku usaha/pemohon untuk mengunggah dokumen persyaratan yang tidak cukup untuk diunggah pada menunya sendiri karena ukurannya yang terlalu besar.

Seluruh persyaratan di atas diunggah ke dalam menu unggahan pemenuhan persyaratan OSS. Masing-masing menu untuk mengunggah dokumen dibatasi

[340] Menteri Perhubungan, *Permenhub No. 60 Tahun 2019*, Pasal 56.

paling besar hanya 5 (lima) *megabyte* dan harus dalam bentuk *portable document format* atau PDF. Kemudian pemohon memberikan centang pada Pernyataan yang isinya menyatakan bahwa "Dengan ini saya menyatakan bahwa data dan informasi yang saya isi adalah benar serta saya bertanggung jawab penuh atas data dan informasi tersebut" dan memilih menu "lanjut." Lalu pemohon akan diarahkan ke laman yang menjelaskan detail sebagai berikut:

Nama Perizinan	:	Sertifikat Standar, ID Izin: 1234567890
Kewenangan	:	Gubernur Jawa Tengah
		Kepala DPMPTSP Provinsi Jawa Tengah
Kementerian/Lembaga	:	Kementerian Perhubungan
Status Pengiriman Data	:	Telah Terkirim
Status Permohonan	:	Menunggu verifikasi persyaratan
Jangka Waktu Penerbitan	:	-
Detail Penerbitan	:	-

Melihat tampilan di atas, menurut pengalaman Penulis, diketahui bahwa berkas dokumen perizinan sedang diperiksa dan diverifikasi oleh instansi yang menaungi bidang perhubungan di tingkat Provinsi, yaitu Dinas Perhubungan Provinsi.

Selain persyaratan di atas, pelaku usaha juga perlu berkoordinasi dengan petugas Dinas Perhubungan Provinsi untuk memastikan bahwa pelaku usaha telah memenuhi ketentuan Standar Usaha Angkutan Barang Umum sebagai berikut:[341]

No.	KBLI 49431 ANGKUTAN BERMOTOR UNTUK BARANG UMUM	
1.	Ruang Lingkup	Standar ini memuat pengaturan yang terkait dengan operasional angkutan barang dengan kendaraan bermotor dan dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang, seperti angkutan dengan truk, pick up, bak terbuka dan bak tertutup (box).
2.	Istilah dan Definisi	1. Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. 2. Angkutan Barang Umum adalah Angkutan Barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. 3. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

[341] Menteri Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggara Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi*, BN. No. 257, Tahun 2021. Lampiran: Standar Usaha Transportasi Darat, Standar Usaha Angkutan Barang Umum

		4. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Barang dengan kendaraan bermotor di jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh. 5. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang selanjutnya disebut Sistem Manajemen Keselamatan adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.
3.	Penggolongan Usaha	Barang umum terdiri atas: a. Muatan umum; b. Muatan logam; c. Muatan barang pokok; d. Muatan barang penting; e. Muatan kayu; f. Muatan yang dimasukkan ke palet/dikemas; g. Kendaraan dengan tutup gorden samping; dan

		h. Kacalembaran.
4.	Persyaratan Umum Usaha	Durasi sesuai dengan ketentuan Lembaga OSS
5.	Persyaratan Khusus Usaha	a. Memenuhi registrasi untuk mendapatkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) dari KepolisianKepolisian Negara Republik Indonesia; b. Dokumentasi kendaraan 3 (tiga) dimensi; c. Lulus pengujian berkala yang dibuktikan dengan buku kartu yang dilakukan oleh unit pengujian berkala kendaraan bermotor yang terakreditasi; d. Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum; e. Menyiapkan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan; f. Dilengkapi dengan surat muatan barang; g. Tulisan nama perusahaan atau pemilik secara jelas, alamat, nomor telepon, dan nomor uji kendaraan di samping kiri dan kanan pada pintu depan mobil barang;

		h. Nomor pengaduan yang harus melekat pada sisi kiri dan kanan pintu bagian belakang mobil barang; i. Kartu identitas pengemudi yang ditempatkan pada dasbor; j. Menempatkan perangkat sistem pemosisi global pada setiap mobil barang; k. Dilengkapi alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan; l. Menerapkan e-logbook; dan m. Memiliki sertifikat kompetensi tata cara bongkar muat barang umum.
6.	Sarana	a. Menggunakan mobil barang sesuai dengan peruntukannya; b. Memiliki / menguasai tempat penyimpanan kendaraan (pool); c. Tersedianya fasilitas bongkar muat.
7.	Struktur Organisasi Sumber Daya Manusia	a. Pengemudi paling sedikit harus memiliki pengetahuan tata cara muat barang, mengenali

		rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan dalam pengangkutan; b. Pengemudi dan pengemudi cadangan mobil barang yang mengangkut barang umum harus memiliki kompetensi tata cara bongkar muat barang umum berdasarkan uji kompetensi.
8.	Pelayanan	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan mengenai penyelenggaraan Angkutan Barang dengan kendaraan bermotor di jalan.
9.	Persyaratan Produk/Proses/Jasa	-
10.	Sistem Manajemen Usaha	Sistem Manajemen Keselamatan meliputi: a. komitmen dan kebijakan; b. pengorganisasian; c. manajemen bahaya dan risiko; d. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor; e. dokumentasi dan data; f. peningkatan kompetensi dan pelatihan; g. tanggap darurat; h. pelaporan kecelakaan internal;

		i. monitoring dan evaluasi; dan j. pengukuran kinerja. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
11.	Penilaian Kesesuaian dan Pengawasan	a. Penilaian Kesesuaian 1. Menengah Tinggi, untuk pemenuhan terhadap standar dilakukan verifikasi oleh Gubernur melalui: a) Pemeriksaan dokumen; b) Pemeriksaan fisik; c) Kunjungan lapangan; dan/atau d) Otentifikasi melalui layanan perizinan secara elektronik. 2. Pemenuhan terhadap standar dilakukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat. b. Pengawasan 1. PengawasanAngkutan Barang Umum dilakukan untuk mengevaluasi kinerja perusahaan Angkutan Barang Umum meliputi aspek keamanan dan keselamatan, administarsi dan aspek teknis

		kendaraan/pemastian pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan dan melalui kartu pengawasan dan sistem aplikasi manifest elektronik, Global Postioning System (GPS), e-logbook untuk monitoring dilakukan secara dilakukan secara berkala sesuai dengan kebutuhan dilapangan berdasarkan laporan; 2. Dalam hal perusahaaan Angkutan Barang Umum mengalami penurunan kualitas dan kuantitas dalam penyediaan angkutan, pemberi perizinan berusaha dapat meninjau ulang perizinan berusaha penyelenggaraan Angkutan Barang Umum yang diberikan kepada perusahaan Angkutan Barang Umum yang bersangkutan dengan terlebih dahulu melakukan evaluasi kinerja perusahaan Angkutan Barang Umum yang dilakukan secara berkala; 3. Petugas pengawas kendaraan bermotor barang umum meliputi:

		a) Petugas dari pemberi perizinan berusaha dan Pemerintah Pusat yang tugas dan fungsinya dibidang pembinaan Angkutan Barang Umum; b) Petugas Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, untuk pengawasan di dalam Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB); dan c) Petugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan yang didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia, untuk pengawasan di jalan. 4. Pengawasan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. 5. Laporan pengaduan masyarakat dapat melalui *contact center* 151, *e-mail*: info151@dephub.go.id.

Apabila ada dokumen yang disampaikan yang belum lengkap atau belum sesuai, maka pelaku usaha akan menerima notifikasi pengembalian Setelah seluruh standar dan persyatan di atas telah dipenuhi oleh pelaku usaha dan disetujui, maka berkas perizinan diverifikasi oleh petugas di Dinas Perhubungan Provinsi. Di dalam Sertifikat Standar akan tercantum pada kolom bukti pemenuhan bahwa Sertifikat Standar telah terverifikasi dengan lembaga yang melakukan verifikasi adalah Pemerintah Provinsi, dengan masa berlaku selama pelaku usaha menjalankan kegiatan usaha. Setelah tahap ini, sertifikat standar yang telah terverifikasi dapat diunduh dan dicetak dari OSS dan pelaku usaha dapat memulai oeprasi/produksi.

Di dalam sertifikat standar terverifikasi, pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

1. Mengangkut barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan sebelum barang diangkut;
2. Mengembalikan seluruh biaya angkutan yang telah dibayar oleh pemilik barang jika terjadi pembatalan pengiriman barang;
3. Mengganti kerugian yang diderita pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan sesuai dengan perjanjian pengangkutan;
4. Mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai Awak Kendaraan;
5. Bertanggung jawab dalam hal terjadi kerusakan jalan, jembatan, dan gangguan lingkungan di sekitarnya yang diakibatkan pengoperasian kendaraan pengangkut;
6. Bersedia memenuhi standar minimal pelayanan angkutan barang;

7. Melaksanakan sistem manajemen keselamatan;
8. Mengisi e-manifes angkutan sebelum melakukan kegiatan pengangkutan; dan
9. Melaporkan kegiatan usaha pengangkutan setiap 3 (tiga) bulan sekali kepada Menteri dan/atau Gubernur.

Selain itu, di dalam sertifikat standar terverifikasi juga dijelaskan bahwa pelaku usaha perlu memenuhi kewajiban selanjutnya yang dijelaskan dalam kolom Jangka Waktu Pemenuhan Kewajiban, sebagai berikut:

1. 3 (tiga) bulan setelah sertifikat standar dikeluarkan wajib melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan;
2. Setiap 3 (tiga) bulan sekali melaporkan kegiatan usaha.

3.3 Perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang umum.

Proses dan persyaratan perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor terjadi perubahan karena diterapkannya sistem OSS. Penulis secara langsung pernah menangani perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor i) 340 unit DAF FTT CF85 (6x4) senilai USD28.900.000,00 pada tahun 2018, ii) 700 unit Mercedes-Benz ACTROS 3348 S (6x4) senilai USD101.500.000,00 pada tahun 2020 dan iii) 1.200 unit FAW JH6 (6x4) senilai USD57.600.000,00 pada tahun 2022.

Pada tahun 2018, tata cara perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor diatur dalam Peraturan Badan Koordinasi Penanaman

Modal Nomor 13 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal ("Peraturan BKPM No. 13/2017").[342] Persyaratan untuk memperoleh fasilitas bea masuk atas impor kendaraan bermotor, menurut Peraturan BKPM No. 13/2017 adalah sebagai berikut:[343]

a. Formulir permohonan fasilitas atas impor mesin ditandatangani di atas meterai cukup oleh direksi/pimpinan perusahaan dan stempel perusahaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala BKPM;
b. Surat kuasa bermaterai cukup untuk pengurusanpermohonan yang tidak dilakukan secara langsung oleh direksi/pimpinan perusahaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala BKPM;
c. Salinan Akta Pendirian Perusahaan;
d. Salinan Pendaftaran Penanaman Modal/Izin Prinsip/Izin Investasi baik baru, perluasan, maupun perubahan;
e. Salinan Izin Usaha (khusus untuk permohonan dalam rangka restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi);
f. Salinan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK)/Nomor Referensi Kepabeanan;
g. Salinan NPWP yang telah divalidasi dan tanda terima pengajuan sebagai Pengusaha Kena Pajak (untuk pembangunan industri) atau Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak/PPKP;
h. Salinan Angka Pengenal Importir – Produsen (API-P);

[342] Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 13 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal*, BN. No. 1767, Tahun 2017.

[343] *Ibid.*, Lampiran I: Persyaratan Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal, Poin 7.

i. Daftar Mesin yang meliputi antara lain jenis, HS Code, spesifikasi teknis, negara muat, jumlah dan harga perkiraan secara rinci per pelabuhan tempat pemasukan;

j. Uraian proses produksi yang mencantumkan jenis bahan baku dilengkapi dengan diagram alir *(flow chart)* khusus industri pengolahan atau uraian ringkas bidang usaha bagi industri jasa;

k. Kalkulasi kapasitas mesin produksi yang disesuaikan dengan jenis produksi di dalam Pendaftaran Penanaman Modal/Izin Prinsip/Izin Investasi baik baru, perluasan, maupun perubahan atau Izin Usaha (khusus untuk permohonan dalam rangka (restrukturisasi/modernisasi/ rehabilitasi);

l. Denah tata letak mesin pabrik atau gambar teknis gedung/bangunan untuk industri yang menghasilkan jasa;

m. Data teknis atau brosur mesin;

n. Tanda terima penyampaian LKPM periode terakhir; dan

o. Izin atau Surat Rekomendasi:

    i. bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

    ii. bagi perusahaan industri karet menjadi *sheet*, lateks pekat, *crumb rubber*, harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

iii. bagi perusahaan perkebunan tebu terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

iv. Izin Prinsip khusus perusahaan pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan bagi perusahaan jasa pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Jasa Pertambangan (IUJP) dan Kontrak Kerja dengan pemilik IUP;

v. IUP sebagaimana dimaksud pada angka iv harus sudah berstatus *clean and clear* dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); dan/atau;

vi. Kementerian teknis lainnya yang terkait

Izin usaha yang dimaksud dalam persyaratan Peraturan BKPM No. 13/2017 adalah izin yang wajib dimiliki perusahaan untuk memulai produksi/operasi, kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan.[344] Perusahaan yang akan melakukan produksi/operasi wajib memiliki Izin Usaha sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sektor usaha.[345] Perusahaan yang memiliki Pendaftaran Penanaman Modal/Izin Prinsip/Izin Investasi yang masih berlaku dan akan melakukan kegiatan produksi/operasi wajib memiliki Izin Usaha sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sektor usaha.[346]

[344] *Ibid.*, Pasal 1 Ayat 17.
[345] *Ibid.*, Pasal 24 Ayat 1.
[346] *Ibid.*, Pasal 24 Ayat 2.

Pengertian mengenai restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi dapat diketahui pada Pasal 50 Peraturan BKPM No. 13/2017 yang menjelaskan bahwa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diberikan untuk proyek pembangunan dan pengembangan. Pengembangan yang merupakan penambahan kapasitas produksi lebih dari 30% (tiga puluh persen) diklasifikasikan sebagai perluasan usaha. Pengembangan yang dilakukan oleh perusahaan yang telah memiliki Izin Usaha/Izin Perluasan dan tidak mengakibatkan perubahan kapasitas produksi melebihi 30% (tiga puluh persen) diklasifikasikan sebagai restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi.[347] Perusahaan yang telah memiliki Izin Usaha/Izin Perluasan dan akan melakukan restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi yang akan mengakibatkan terjadinya perubahan kapasitas produksi tidak melebihi 30% (tiga puluh persen) dari kapasitas izin produksi sebagaimana telah ditetapkan di dalam Izin Usaha/Izin Perluasan, dapat diberikan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin.[348] Oleh karena itu secara prinsip di dalam Peraturan BKPM No. 13/2017, apabila kegiatan impor barang modal berupa mesin truk yang dilakukan oleh pelaku usaha angkutan barang umum akan menjadikan kapasitas produksi pelaku usaha lebih dari 30% (tiga puluh persen), maka tidak diperlukan izin usaha apapun dan dianggap sebagai perluasan usaha, sedangkan apabila kegiatan impor barang modal berupa mesin akan menjadikan kapasitas produksi pelaku usaha angkutan barang umum tidak lebih dari 30% (tiga puluh persen), maka

[347] *Ibid.*, Pasal 50.
[348] *Ibid.*, Pasal 53 Ayat 1.

pelaku usaha disyaratkan untuk memiliki izin usaha sektoral, dalam hal ini adalah peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan dan peningkatan kapasitas ini akan dianggap sebagai restrukturisasi/modernisasi/ rehabilitasi usaha.

Pada tahun 2020, Peraturan BKPM No. 13/2017 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan diundangkannya Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal ("Peraturan BKPM No. 6/2018")[349] dan perubahannya dalam Peraturan Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2019 ("Peraturan BKPM No. 5/2019").[350] Persyaratan untuk memperoleh fasilitas bea masuk atas impor mesin, menurut Peraturan BKPM No. 6/2018 adalah sebagai berikut:[351]

a. Formulir permohonan fasilitas atas impor mesin ditandatangani di atas meterai cukup oleh direksi/pimpinan perusahaan dan stempel perusahaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala BKPM;
b. Surat kuasa bermaterai cukup untuk pengurusan permohonan yang tidak dilakukan secara langsung oleh direksi/pimpinan perusahaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala BKPM;
c. Salinan Akta Pendirian Perusahaan;

[349] BKPM, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal,* BN No. 934, Tahun 2018.
[350] BKPM, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal,* BN No. 821, Tahun 2019.
[351] BKPM, *Peraturan BKPM No. 6/2018, Op. Cit.*, Lampiran III: Persyaratan Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal, Poin 3.

d. Salinan Pendaftaran Penanaman Modal/Izin Prinsip/Izin Investasi baik baru, perluasan, maupun perubahan/Nomor Induk Berusaha (NIB);

e. Salinan Izin Usaha (khusus untuk permohonan dalam rangka restrukturisasi/ modernisasi/ rehabilitasi);

f. Salinan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK)/Nomor Referensi Kepabeanan;

g. Salinan NPWP yang telah divalidasi dan tanda terima pengajuan sebagai Pengusaha Kena Pajak (untuk pembangunan industri) atau Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak/PPKP;

h. Salinan Angka Pengenal Importir – Produsen (API-P);

i. Daftar Mesin yang meliputi antara lain jenis, HS Code, spesifikasi teknis, negara muat, jumlah dan harga perkiraan secara rinci per pelabuhan tempat pemasukan;

j. Uraian proses produksi yang mencantumkan jenis bahan baku dilengkapi dengan diagram alir *(flow chart)* khusus industri pengolahan atau uraian ringkas bidang usaha bagi industri jasa;

k. Kalkulasi kapasitas mesin produksi yang disesuaikan dengan jenis produksi di dalam Pendaftaran Penanaman Modal/Izin Prinsip/Izin Investasi baik baru, perluasan, maupun perubahan atau Izin Usaha (khusus untuk permohonan dalam rangka (restrukturisasi/modernisasi/ rehabilitasi);

l. Denah tata letak mesin pabrik atau gambar teknis gedung/bangunan untuk industri yang menghasilkan jasa;

m. Data teknis atau brosur mesin;

n. Tanda terima penyampaian LKPM periode terakhir; dan

o. Izin atau Surat Rekomendasi:

i. bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

ii. bagi perusahaan industri karet menjadi *sheet*, lateks pekat, *crumb rubber*, harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

iii. bagi perusahaan perkebunan tebu terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

iv. Izin Prinsip khusus perusahaan pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan bagi perusahaan jasa pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Jasa Pertambangan (IUJP) dan Kontrak Kerja dengan pemilik IUP;

v. IUP sebagaimana dimaksud pada angka 4 harus sudah berstatus *clean and clear* dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); dan/atau;

vi. Kementerian teknis lainnya yang terkait

Persyaratan di atas diubah dalam Peraturan BKPM No. 5/2019 dengan menghapuskan poin f. Nomor Induk Kepabeanan, dan poin h. Angka Pengenal Importir – Produsen.[352]

Izin usaha yang dimaksud dalam persyaratan Peraturan BKPM No. 5/2019 adalah izin yang diterbitkan oleh Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) Pusat di BKPM untuk dan atas nama menteri atau pimpinan lembaga, setelah Pelaku Usaha melakukan pendaftaran dan untuk memulai usaha dan/atau kegiatan sampai sebelum pelaksanaan komersial atau operasional dengan memenuhi persyaratan dan/atau komitmen.[353] Perusahaan yang memiliki NIB dan/atau izin usaha dapat memperoleh fasilitas fiskal, salah satunya adalah fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin tidak termasuk suku cadang.[354]

Pasal 16 Peraturan BKPM No. 6/2018 yang menjelaskan bahwa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diberikan untuk proyek pembangunan dan pengembangan. Pengembangan yang merupakan penambahan kapasitas produksi lebih dari 30% (tiga puluh persen) diklasifikasikan sebagai perluasan usaha.[355] Perusahaan yang telah memiliki izin usaha/izin perluasan dan akan melakukan restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi yang akan mengakibatkan terjadinya perubahan kapasitas produksi tidak melebihi 30% (tiga puluh persen) dari kapasitas izin produksi sebagaimana telah ditetapkan di dalam Izin Usaha/izin perluasan,

[352] BKPM, *Peraturan BKPM No. 5/2019, Op. Cit.,* Lampiran I: Persyaratan Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal, Poin 3.
[353] *Ibid.,* Pasal I Ayat 1.
[354] BKPM, *Peraturan BKPM No. 6/2018, Op. Cit.,* Pasal 14.
[355] *Ibid.,* Pasal 16.

dan/atau dokumen lainnya yang mencantumkan kapasitas produksi dapat diberikan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor Mesin.[356] Oleh karena itu secara prinsip di dalam Peraturan BKPM No. 6/2018 dengan Peraturan BKPM No. 13/2017 memiliki konsep yang mirip terkait dengan perluasan dan restrukturisasi/modernisasi/rehabilitasi usaha. Apabila kegiatan impor barang modal berupa mesin truk yang dilakukan oleh pelaku usaha angkutan barang umum akan menjadikan kapasitas produksi pelaku usaha lebih dari 30% (tiga puluh persen), maka tidak diperlukan izin usaha apapun dan dianggap sebagai perluasan usaha dan cukup melampirkan NIB, sedangkan apabila kegiatan impor barang modal berupa mesin akan menjadikan kapasitas produksi pelaku usaha angkutan barang umum tidak lebih dari 30% (tiga puluh persen), maka pelaku usaha disyaratkan untuk memiliki NIB dan izin usaha diterbitkan oleh BKPM untuk dan atas nama menteri atau pimpinan lembaga terkait sektornya.

Proses perolehan fasilitas tahun 2022 berbeda dengan proses pada tahun sebelumnya karena sudah menggunakan Sistem OSS RBA. Langkah untuk mengurus fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan umum melalui Sistem OSS RBA, adalah sebagai berikut:

1. Pelaku usaha/pemohon melakukan login ke https://oss.go.id/ dan memilih menu “Masuk”. Masukkan *username* dan *password* beserta *Captcha* yang tertera berupa nama-nama kota atau kabupaten di Indonesia, lalu kemudian pilih menu “Masuk.”

[356] *Ibid.*, Pasal 19.

2. Pelaku usaha kemudian memilih menu “Fasilitas”, kemudian pilih menu “Permohonan Mesin Baru.” Sistem akan menampilkan daftar proyek yang berpotensi untuk dapat mengajukan permohonan fasilitas impor mesin. Pelaku usaha memilih proyek yang akan diajukan fasilitas dengan mengklik menu “Pilih Kegiatan Usaha.”
3. Pada tahap Data Perusahaan, uraian data usaha akan otomatis ditampilkan oleh sistem meliputi nama perusahaan, NIB, NPWP, alamat, data badan usaha, data NIB, tanggal pengajuan kegiatan usaha, jenis fasilitas impor (mesin-baru), data KBLI, lokasi dan nilai investasinya serta data produk, kapasitas per tahun dan jenis produksi.
4. Pada tahap Dokumen Persyaratan, pelaku usaha mengisi kolom data pemohon yang meliputi nama pemohon, *email* pemohon dan nomor telepon pemohon.
5. Pelaku usaha kemudian mengisi data mesin yang akan diimpor meliputi informasi sebagaimana pengalaman Penulis, sebagai berikut:

Jenis Barang (dalam Bahasa Inggris)	:	Tractor Head
HS Code	:	8701.21.90
Jumlah	:	Sebutkan jumlah unit truk yang akan diimpor
Harga Satuan CIF US$	:	Sebutkan harga per unit dalam CIF US$

Spesifikasi Teknis (dalam Bahasa Inggris)	:	Jelaskan spesifikasi unit truk yang meliputi merek, tipe, mesin, tenaga, isi silinder, bahan bakar, transmisi, gandar penggerak dan posisi kemudi
Negara Asal	:	Sebutkan negara asal truk
Rencana Pelabuhan Bongkar	:	Penulis biasanya menyebutkan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta
Satuan	:	*Numbers of International Units* (NIU)
Kualifikasi Mesin	:	Mesin Utama

6. Pelaku usaha kemudian mengunggah dokumen persyaratan berupa:

   a. *flow* proses, dokumen ini menjelaskan secara rinci proses kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum, yaitu mulai dari notifikasi *delivery order* kepada pengemudi, proses pemuatan barang (di lokasi pengirim barang), dokumentasi pemuatan (surat jalan, surat angkut, daftar muatan dan lembar monitoring), pemberian sangu pengemudi (tol, BBM, jembatan timbang), perjalanan (bila terjadi kerusakan dalam perjalanan maka akan dilakukan perbaikan atau *storing*), sampai di lokasi tujuan dilakukan pembongkaran muatan, dokumentasi pembongkaran dimintakan tanda tangan ke pihak penerima barang, pengemudi menunggu *notifikasi delivery* order selanjutnya.

b. Detail Kapasitas Produksi, dokumen ini memuat spesifikasi teknis unit truk yang akan diimpor, jumlah produksi pemasaran per tahun, kalkulasi kapasitas per tahun (diperhitungkan dengan cara mengalikan total jumlah truk yang akan diimpor x tonase sekali jalan x perjalanan tiap bulan x 12 bulan) dan kalkulasi harga truk (diperhitungkan dengan cara mengalikan harga truk per unit x jumlah truk yang akan diimpor).

c. *Layout* Produksi, dokumen ini menjelaskan denah lokasi kegiatan usaha seperti tempat parkir kendaraan, area bengkel, area kenteng dan las, area istirahat pengemudi, area gudang sparepart dan area perakitan ban.

d. Brosur/Dokumen teknis, dokumen ini dapat diperoleh dari pabrik pembuat unit truk, yang menjelaskan spesifikasi teknis unit truk secara terperinci.

7. Pelaku usaha mengisi Formulir Online Komitmen Usaha Mikro Kecil dan Menengah ("UMKM"), dengan mengisi jenis kegiatan yang dapat dikerjakan oleh UMKM seperti las dan kenteng, *body painting*, penyediaan seragam karyawan dan pelatihan dan penyediaan pengemudi, disertai perkiraan nilai perkerjaan dan perkiraan waktu pelaksanaan. Setelah ini pelaku usaha dapat memilih menu "Selanjutnya."

Berdasarkan Peraturan BKPM No. 4/2021, persyaratan atau kelengkapan dokumen pengajuan fasilitas penanaman modal berupa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin, adalah sebagai berikut:[357]

1. Uraian proses produksi dilengkapi dengan diagram alir *(flow chart)*;
2. Kalkulasi kapasitas mesin produksi yang disesuaikan dengan jenis produksi yang tertera di dalam data kegiatan usaha Perizinan Berusaha Berbasis Resiko yang diajukan;
3. Denah tata letak mesin pabrik atau gambar teknis gedung/bangunan untuk industri yang menghasilkan jasa;
4. Data teknis/desain /brosur mesin;
5. Perizinan Berusaha Berbasis Resiko atau Surat Rekomendasi:
    a. bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;
    b. bagi perusahaan industri karet menjadi *sheet*, lateks pekat, *crumb rubber*, harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;
    c. bagi perusahaan perkebunan tebu terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki;

[357] BKPM, *Peraturan BKPM No. 4/2021, Op. Cit.*, Lampiran VIII Huruf A Nomor 1.

d. Khusus perusahaan pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan, dan bagi perusahaan jasa pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Jasa Pertambangan (IUJP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Jasa Pertambangan dan Kontrak Kerja dengan pemilik IUP atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan;

e. Pemilik Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko pertambangan sebagaimana di atas harus sudah berstatus *clean and clear* dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); dan/atau

f. Kementerian teknis lainnya yang terkait.

Terkait dengan pelaksanaan kemitraan dengan UMKM, pelaku usaha yang telah mendapatkan perizinan berusaha wajib menyampaikan pernyataan komitmen kemitraan untuk mendapatkan fasilitas penanaman modal.[358] Pelaku usaha dapat melaksanakan kemitraan UMKM dengan pola kemitraan subkontrak.[359] Dalam pola kemitraan subkontrak dan/atau memproduksi barang dan/atau jasa, pelaku usaha memberikan dukungan kepada UMKM berupa a) kesempatan dan kemudahan untuk mengerjakan sebagian produksi dan/atau komponennya, b) kesempatan dan kemudahan memperoleh bahan baku yang diproduksi secara berkesinambungan

[358] BKPM, *Peraturan Menteri Investasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 1 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kemitraan di Bidang Penanaman Modal Antara Usaha Besar Dengan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Di Daerah,* BN. No. 171, Tahun 2022, Pasal 20 Ayat 2.

[359] *Ibid.,* Pasal 5 Ayat 1 huruf b.

dengan jumlah dan harga yang wajar, c) bimbingan dan kemampuan teknis produksi dan/atau manajemen, d) perolehan, penguasaan, dan peningkatan teknologi yang diperlukan, e) pembiayaan dan pengaturan sistem pembayaran yang tidak merugikan salah satu pihak dan/atau f) upaya untuk tidak melakukan pemutusan hubungan sepihak.[360]

Pelaku usaha yang mengajukan permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin menyusun komitmen kemitraan dengan mencantumkan a) jenis pekerjaan, b) perkiraan nilai pekerjaan dan c) waktu pelaksanaan Kemitraan.[361] Pelaku usaha menyatakan komitmen kemitraan UMKM dalam sistem OSS. Pelaksanaan kemitraan usaha dibuktikan dengan dokumen kesepakatan kemitraan usaha yang ditandatangani oleh pelaku usaha dengan UMKM. Dokumen kesepakatan kemitraan usaha UMKM memuat paling sedikit a) identitas para pihak, b) kegiatan usaha, c) hak dan kewajiban para pihak, d) bentuk pengembangan, e) jangka waktu kemitraan, f) jangka waktu dan mekanisme pembayaran dan g) penyelesaian perselisihan.[362] Menurut pengalaman Penulis, petugas BKPM akan menghubungi pelaku usaha setelah pelaku usaha memberikan Pernyataan komitmen kemitraan dengan memberikan daftar beberapa UMKM yang berpotensi untuk dapat melakukan pekerjaan bagi pelaku usaha. Di dalam daftar ini disebutkan nomor kontak UMKM yang bersangkutan sehingga pelaku usaha dan UMKM dapat berdiskusi sendiri tentang pekerjaan yang akan dilakukan termasuk teknis

[360] *Ibid.*, Pasal 7.
[361] Ibid., Pasal 17.
[362] *Ibid.*, Pasal 21 Ayat 3.

pelaksanaan dan harga. Petugas BKPM kemudian memberikan draft perjanjian atau dokumen kesepakatan kemitraan usaha UMKM yang formatnya telah ditentukan, untuk kemudian dapat ditandatangani, dibubuhi meterai dan diberi stempel oleh pelaku usaha, pihak UMKM dan juga petugas BKPM.

BAB IV

REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BELUM BERKEADILAN

Masalah pokok dari penegakan hukum tidak terlepas dari 3 (tiga) unsur sistem hukum yang dijelaskan oleh Lawrence M. Friedman, yaitu substansi hukum, struktur hukum dan budaya hukum sebagaimana yang telah dijelaskan pada Bab 1. Menurut subtansi hukumnya, pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kepada pelaku usaha angkutan bermotor barang umum merupakan ketentuan yang diatur dalam peraturan menteri keuangan dan Undang-Undang Penanaman Modal, yang kemudian terdisrupsi dengan adanya Omnibus Law.

Konsep fasilitas pembebasan bea masuk atas impor sendiri sudah ada dari awal diundangkannya peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal. Pasal 15 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 menjelaskan bahwa pengimporan barang-barang modal (termasuk alat-alat dan perlengkapan) yang diperlukan untuk usaha-usaha pembangunan baru dan rehabilitasi dalam bidang seperti pertanian, perkebunan, kehutanan, perikanan, peternakan, pertambangan, perindustrian, pengangkutan, perumahan rakyat, kepariwisataan, prasarana dan usaha usaha produktif lainnya menurut ketentuan pemerintah, dapat diberikan keringanan-keringanan bea masuk.[363] Keringanan bea masuk ditentukan oleh Menteri Keuangan setelah mendengar Menteri yang bersangkutan. Menteri Keuangan

[363] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968, Op. Cit.*, Pasal 15 Jo. Pasal 9.

menentukan jumlah keringanan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu.[364] Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri lebih menjelaskan bahwa kelonggaran bea masuk adalah berupa pembebasan atau keringanan bea masuk dan pembebasan pajak penjualan (impor) pada waktu pemasukan barang-barang modal (termasuk alat-alat perlengkapan), yang diperlukan untuk usaha- usaha pembangunan dan rehabilitasi, kedalam wilayah Indonesia.[365] Sehingga dapat diketahui bahwa pada awalnya pembebasan bea masuk diberikan oleh Menteri Keuangan, karena terkait dengan bea masuk atas impor. Pada undang-undang ini lebih dijelaskan bahwa pembebasan bea masuk atas impor ini diperuntukkan bagi impor barang modal, bukan barang yang diperdagangkan kembali di dalam negeri.

Konsep pembebasan bea masuk juga diberikan bagi penanaman modal asing sejak tahun 1967. Pasal 15 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing menjelaskan bahwa kepada perusahaan-perusahaan modal asing diberikan kelonggaran-kelonggaran perpajakan dan pngutan lainnya antara lain adalah pembebasan dari bea masuk pada waktu pemasukan barang-barang perlengkapan tetap ke dalam wilayah Indonesia seperti mesin-mesin, alat-alat kerja atau pesawat-pesawat yang diperlukan untuk menjalankan perusahaan

[364] *Ibid.,* Penjelasan Pasal 15.

[365] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri,* LN. TLN. Tahun 1970. Pasal 1 Poin III.

itu.[366] Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing juga lebih menjelaskan bahwa kelonggaran bea masuk adalah berupa pembebasan atau keringanan bea masuk dan pembebasan pajak penjualan (impor) pada waktu pemasukan barang-barang perlengkapan tetap kedalam wilayah Indonesia seperti mesin-mesin, alat-alat kerja atau pesawat-pesawat yang diperlukan untuk menjalankan perusahaan itu.[367]

Peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal, yang awalnya terbagi antara penanaman modal asing dan penanaman modal dalam negeri kemudian disatukan dan diatur dalam satu undang-undang, yaitu Undang-Undang Penanaman Modal.

Undang-Undang Penanaman Modal Yang Lama	**Undang-Undang Penanaman Modal Yang Baru**
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967; dan - Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970; tentang Penanaman Modal Asing	- Undang-Undang Penanaman Modal; dan - Omnibus Law
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968; dan - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1970; tentang Penanaman Modal Dalam Negeri	

[366] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967, Op. Cit.*, Pasal 15.

[367] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing,* LN. TLN. Tahun 1970. Pasal 1 Ayat 1.

Konsep fasilitas pembebasan bea masuk di dalam undang-undang sebelumnya, juga diatur di dalam Undang-Undang Penanaman Modal. Pasal 14 Undang-Undang Penanaman Modal menjelaskan bahwa setiap penanam modal berhak mendapat:[368]

a. kepastian hak, hukum dan perlindungan;

b. informasi yang terbuka mengenai bidang usaha yang dijalankannya;

c. hak pelayanan; dan

d. berbagai bentuk fasilitas kemudahan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Melihat ketentuan tersebut, Undang-Undang Penanaman Modal menjelaskan bahwa fasilitas penanaman modal merupakan salah satu hak dari penanam modal atau pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha di wilayah Indonesia, yang salah satunya adalah fasilitas pembebasan bea masuk atas impor barang modal, yang dapat berupa mesin atau bahan baku produksi.

Pemerintah pusat memberikan fasilitas kepada penanam modal atau pelaku usaha yang melakukan kegiatan penanaman modal.[369] Fasilitas penanaman modal ini dapat diberikan kepada penanam modal melakukan perluasan usaha atau melakukan penanaman modal baru.[370] Penanaman modal yang mendapat fasilitas adalah yang sekurang-kurangnya memenuhi salah satu kriteria berikut ini:[371]

---

[368] Indonesia, *Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007, Op. Cit.*, Pasal 14.

[369] Indonesia, *Omnibus Law, Op. Cit.*, Pasal 77 Ayat 4 tentang perubahan Pasal 18 Undang-Undang Penanaman Modal, Pasal 18 Ayat (1).

[370] *Ibid.*, Pasal 18 Ayat (2).

[371] *Ibid.*, Pasal 18 Ayat (3).

a. Menyerap banyak tenaga kerja;

b. Termasuk skala prioritas tinggi;

c. Termasuk pembangunan infrastruktur;

d. Melakukan alih teknologi;

e. Melakukan industri pionir;

f. Berada di daerah terpencil, daerah tertinggal, daerah perbatasan atau daerah lain yang dianggap perlu;

g. Menjaga kelestarian lingkungan hidup,

h. Melaksanakan kegiatan penelitian, pengembangan dan inovasi;

i. Bermitra dengan usaha mikro, kecil, menengah atau koperasi; atau

j. Industri yang menggunakan barang modal atau mesin atau peralatan yang diproduksi di dalam negeri.

k. Termasuk pengembangan usaha pariwisata.

Sebelum diundangkannya Omnibus Law, Undang-Undang Penanaman Modal menjelaskan bahwa bentuk fasilitas yang diberikan kepada penanaman modal dapat berupa:[372]

1. Pajak penghasilan melalui pengurangan penghasilan neto sampai tingkat tertentu terhadap jumlah penanaman modal yang dilakukan dalam waktu tertentu;

[372] Indonesia, *Undang-Undang Penanaman Modal, Op. Cit.,* Pasal 18 Ayat (4).

2. Pembebasan atau keringanan bea masuk atas impor barang modal, mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat di produksi di dalam negeri;
3. Pembebasan atau keringanan bea masuk bahan baku atau bahan penolong untuk keperluan produksi untuk jangka waktu tertentu dan persyaratan tertentu;
4. Pembebasan atau penangguhan pajak pertambahan nilai atas impor barang modal atau mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat diproduksi di dalam negeri selama jangka waktu tertentu;
5. Penyusutan atau amortisasi yang dipercepat; dan
6. Keringanan Pajak Bumi dan Bangunan, khususnya untuk bidang usaha tertentu, pada wilayah atau daerah atau kawasan tertentu.

Kemudian, ketentuan ini diubah dengan ketentuan dalam Omnibus Law yang menjelaskan bahwa bentuk fasilitas yang diberikan kepada penanaman modal dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan.[373] Ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan yang mengatur mengenai fasilitas penanaman modal yang dimaksud dalam ketentuan tersebut diatur dalam peraturan-peraturan yang dibuat oleh Menteri Keuangan, antara lain adalah:[374]

[373] Indonesia, *Omnibus Law, Op. Cit.*, Pasal 77 Ayat 4 tentang perubahan Pasal 18 Undang-Undang Penanaman Modal, Pasal 18 Ayat (4).
[374] BKPM, *Peraturan BKPM No. 4 Tahun 2021*, Mengingat.

1. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal beserta perubahan-perubahannya.
2. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 66/PMK.010/2015 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Barang Modal Dalam Rangka Pembangunan atau Pengembangan Industri Pembangkitan Tenaga Listrik Untuk Kepentingan Umum.
3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 116/PMK.04/2019 tentang Pembebasan atau Keringanan Bea Masuk dan/atau Pembebasan Pajak Pertambahan Nilai Atas Impor Barang Dalam Rangka Kontrak Karya atau Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batubara.
4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 128/PMK.010/2019 tentang Pemberian Pengurangan Penghasilan Bruto atas Penyelenggaraan Kegiatan Praktik Kerja, Pemagangan dan/atau Pembelajaran Dalam Rangka Pembinaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia Berbasis Kompetensi Tertentu.
5. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 11/PMK.010/2020 tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2019 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu.

6. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2020 tentang Pemberian Fasilitas Pengurangan Penghasilan Neto atas Penanaman Modal Baru atau Perluasan Usaha pada Bidang Usaha Tertentu Yang Merupakan Industri Padat Karya.
7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.010/2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 11/PMK.010/2020 tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2019 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu.
8. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130/PMK.010/2020 tentang Pemberian Fasilitas Pengurangan Pajak Penghasilan Badan.
9. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 153/PMK.010/2020 tentang Pemberian Pengurangan Penghasilan Bruto Atas Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Tertentu di Indonesia.
10. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 237/PMK.010/2020 tentang Perlakuan Perpajakan, Kepabeanan dan Cukai pada Kawasan Ekonomi Khusus.

Melihat peraturan-peraturan Menteri Keuangan di atas, maka diketahui bahwa pembebasan bea masuk atas impor mesin diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal (“PMK No. 176/2009”). Peraturan ini diubah pertama kali dengan diundangkannya Peraturan Menteri Keuangan Nomor

76/PMK.011/2012 ("PMK No. 76/2012")[375] dan perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.010/2015 ("PMK No. 188/2015")[376] sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut:

Peraturan Menteri Keuangan Fasilitas Bea Masuk Atas Impor Mesin	**Perubahan Pertama**	**Perubahan Kedua**
PMK No. 176/2009	PMK No. 76/2012	PMK No. 188/2015

PMK No. 76/2012 menjelaskan bahwa untuk mendapatkan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin dan/atau barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industri, perusahaan mengajukan permohonan yang ditandatangani oleh pimpinan perusahaan kepada Kepala BKPM, yang kemudian atas permohonan tersebut Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan memberikan persetujuan atau penolakan.[377]

Pasal 12 Omnibus Law menyatakan bahwa perizinan berusaha berbasis risiko serta tata cara pengawasannya diatur dalam peraturan pemerintah, yaitu PP No. 5/2021 sebagai peraturan pelaksanaan dari Omnibus Law.[378] Menurut Pasal 2 PP No. 5/2021, penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko yang diatur

[375] Menteri keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 76/PMK.011/2012, Op. Cit.*
[376] Menteri keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 188/PMK.010/2015, Op. Cit.*
[377] Menteri keuangan, *PMK No. 76/2012, Op. Cit.*, Pasal 7, Pasal 8 dan Pasal 9.
[378] Indonesia, *Omnibus Law, Op. Cit.,* Pasal 12 dan PP No. 5/2021 bagian pertimbangan yang menyatakan bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, perlu menetapkan peraturan pemerintah tentang penyelengaraan perizinan berusaha berbasis risiko.

dalam peraturan pemerintah tersebut meliputi a) pengaturan perizinan berusaha berbasis risiko, b) norma standar prosedur dan kriteria perizinan berusaha berbasis risiko, c) perizinan berusaha berbasis risiko melalui layanan Sistem OSS, d) tata cara pengawasan perizinan berusaha berbasis risiko, e) evaluasi dan reformasi kebijakan perizinan berusaha berbasis risiko, f) pendanaan perizinan berusaha berbasis risiko, g) penyelesaian permasalahan dan hambatan perizinan berusaha berbasis risiko dan h) sanksi.[379]

Peraturan pelaksanaan dari Pasal 2 huruf c PP No. 5/2021 diatur dalam Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 3 Tahun 2021 tentang Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi Secara Elektronik.[380] Peraturan pelaksanaan dari Pasal 2 huruf a dan b PP No. 5/2021 diatur dalam Peraturan BKPM No. 4/2021.[381] Kemudian, peraturan pelaksanaan dari Pasal 2 huruf d dan g PP No. 5/2021 diatur dalam Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pengawasan Perizinan

[379] *Ibid.*, Pasal 2.

[380] Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2021 tentang Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi Secara Elektronik*, BN No. 271, Tahun 2021. Pada bagian menimbang dalam peraturan ini disebutkan bahwa untuk memberikan kepastian hukum dalam proses penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 2 huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, perlu menetapkan Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal tentang Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi secara Elektronik.

[381] Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Peraturan BKPM No. 4/2021, Op. Cit*. Pada bagian menimbang dalam peraturan ini disebutkan bahwa untuk memberikan kepastian hukum dalam proses penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 2 huruf a dan huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, perlu menetapkan Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal tentang Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal.

Berusaha Berbasis Risiko.[382] Ditambah lagi adanya peraturan sektor perhubungan yang sebagai pelaksanaan dari Pasal 6 Ayat 7 PP 5/2021 diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi ("PM No. 12/2021"). Tabel peraturan sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Undang-Undang	**Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang**	**Peraturan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah**
Omnibus Law	Pasal 12 Omnibus Law adalah PP No. 5/2021 terkait dengan perizinan berusaha berbasis risiko;	Pasal 2 huruf c PP No. 5/2021 adalah Peraturan BKPM No. 3/2021 terkait dengan perizinan berusaha berbasis risiko melalui layanan Sistem OSS.
		Pasal 2 huruf a dan huruf b PP No. 5/2021 adalah Peraturan BKPM No. 4/2021 terkait dengan pedoman dan tata cara pelayanan perizinan berusaha berbasis risiko dan fasilitas penanaman modal.
		Pasal 2 huruf d dan g PP No. 5/2021 adalah Peraturan BKPM No. 5/2021 terkait dengan pedoman dan tata cara pengawasan perizinan berusaha berbasis risiko.
		Pasal 6 ayat 7 PP No. 5/2021 adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan

[382] Badan Koordinasi Penanaman Modal, *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko*, BN No. 273, Tahun 2021. Pada bagian menimbang dalam peraturan ini disebutkan bahwa untuk memberikan kepastian hukum dalam proses penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 2 huruf d dan huruf g Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko serta untuk memberikan kepastian hukum dan kepastian berusaha, perlu menetapkan Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal tentang Pedoman dan Tata Cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.

		Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.

Sebelum diundangkannya Omnibus Law, peraturan BKPM yang mengatur tentang pemberian fasilitas penanaman modal adalah Peraturan BKPM No. 13/2017 yang dicabut dan dinyataan tidak berlaku dengan diundangkannya Peraturan BKPM No. 6/2018 dan Peraturan BKPM No. 5/2019. Setelah diundangkannya Omnibus Law dan PP No. 5/2021 berdasarkan tabel di atas, maka kedua peraturan tersebut dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan diundangkannya Peraturan BKPM No. 4/2021.

Peraturan yang terkait dengan pelaku usaha angkutan barang umum di bidang perhubungan adalah Undang-Undang LLAJ, yang peraturan pelaksanaannya dimuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan ("PP No. 74/2014"), dan PM 60/2019. Undang-Undang LLAJ kemudian diubah dengan adanya Omnibus Law, yang mana terkait sektor transportasi peraturan pelaksanaanya adalah Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("PP No. 30/2021") dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan ("PM 25/2021"), sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Undang-Undang	Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang	Peraturan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah
Undang-Undang LLAJ	Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan
Omnibus Law	Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan

Pasal 173 Ayat 1 Undang-Undang LLAJ, perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:[383]

a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;

b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau

c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Terkait dengan pengusahaan angkutan dan perizinan angkutan, Pasal 78 ayat 1 PP No. 74/2014 pun juga mengatur hal yang serupa seperti dalam Undang-Undang LLAJ. Sedangkan, PM No. 60/2019 juga tidak mengatur tentang perizinan angkutan barang umum. Dengan demikian diketahui bahwa menurut Undang-Undang LLAJ dan peraturan pelaksanaannya pada prinsipnya tidak mengatur adanya suatu izin spesifik yang perlu diperoleh oleh pelaku usaha angkutan barang umum dalam menjalankan kegiatan usahanya. Terkait dengan hal ini, Penulis telah melakukan pertemuan dan konsultasi dengan pejabat dari Dinas Penanaman Modal

[383] Indonesia, *Undang-Undang LLAJ, Op. Cit.,* Pasal 173 Ayat 1.

dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu ("DPMPTSP") Kota Semarang, pejabat dari BKPM dan pejabat dari Direktorat Angkutan Jalan Dirjen Hubdat, serta telah mengirimkan surat tertulis kepada Direktorat Angkutan Jalan, dan Penulis memperoleh balasan resmi yang isinya adalah sebagai berikut:

a. "Dalam hal perizinan Angkutan Barang Umum sejak awal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tidak mengatur perizinan Angkutan Barang Umum, baik dalam regulasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Jalan dengan perubahannya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Dalam regulasi tersebut hanya mengatur terkait Angkutan Barang Khusus yang diberikan izin penyelenggaraan oleh Pemerintah Pusat;"

b. "Sehubungan dengan huruf a di atas, kami sampaikan dalam pasal 88 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan menjelaskan bahwa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Di Jalan dan perubahannya dinyatakan dicabut dan tidak berlaku, sehingga semua ketentuan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 secara hukum sudah tidak berlaku."

Secara substansi, ketentuan-ketentuan yang perlu dipatuhi oleh pelaku usaha angkutan bermotor barang umum sudah dijelaskan dalam Undang-Undang LLAJ dan peraturan pelaksanaannya, contohnya seperti standar minimal pelayanan angkutan umum, standar usaha angkutan barang umum, kewajiban untuk memiliki fasilitas bongkar muat dan kewajiban untuk melalui kelas jalan yang telah ditentukan. Akan tetapi, ketentuan-ketentuan tersebut tidak menjadi syarat untuk memperoleh suatu izin usaha dalam melakukan kegiatan usaha angkutan barang umum.

Setelah diundangkannya Omnibus Law, Pasal 173 Undang-Undang LLAJ tersebut diubah dengan ketentuan yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan norma standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat, yang mana ketentuan tentang perizinan berusaha diatur dalam PP No. 5/2021.[384]

PP No. 30/2021 sedikit mengatur tentang perizinan berusaha angkutan barang umum karena detail dari perizinan berusaha ada pada PP Nol 5/2021. Terkait dengan perizinan berusaha, PP No. 30/2021 pada Pasal 46 menjelaskan bahwa pemegang perizinan berusaha penyelenggaraan angkutan barang umum wajib a) melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam perizinan berusaha dan b) melaksanakan sistem manajemen keselamatan.[385] PP No. 30/2021 menjelaskan

[384] Indonesia, *Omnibus law, Op. Cit.,* Pasal 55 Poin 18.
[385] Pemerintah, *PP No. 30/2021, Op. Cit.,* Pasal 46.

bahwa untuk meningkatkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan serta pengawasan angkutan barang di jalan diatur adanya perizinan berusaha penyelenggaraan angkutan barang umum, dan agar selaras dengan Omnibus Law yang bertujuan memberikan kemudahan berusaha dalam rangka percepatan cipta kerja, perizinan berusaha di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan melalui perizinan berusaha berbasis risiko sesuai norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan pemerintah pusat.[386]

PM 25/2021 sebagai peraturan pelaksanaan PP No. 30/2021 sendiri tidak menjelaskan mengenai pengaturan angkutan barang umum. Peraturan dari Menteri Perhubungan yang relevan dengan perizinan berusaha angkutan barang umum adalah PM No. 12/2021 yang menjelaskan tentang standar usaha angkutan barang umum sebagaimana yang telah dijelaskan di atas.

Pada hakikatnya, pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor merupakan kewenangan Kepala BKPM diberikan atas nama Menteri Keuangan, sehingga landasan adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin adalah peraturan menteri keuangan, sebagaimana juga diatur dalam undang-undang di bidang penanaman modal sebelum Undang-Undang Penanaman Modal. Omnibus Law yang menjelaskan bahwa bentuk fasilitas yang diberikan kepada penanaman modal dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan, yang merupakan wewenang dari Menteri Keuangan. Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 9 PMK No. 76/2012, Kepala BKPM atas nama Menteri

[386] *Ibid.*, Penjelasan Umum.

Keuangan memberikan persetujuan atau penolakan atas permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor. Dalam hal permohonan disetujui, maka Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan menerbitkan keputusan pembebasan bea masuk beserta lampirannya berupa daftar yang paling sedikit memuat jumlah, jenis, spesifikasi, dan perkiraan harga dari mesin yang diberikan pembebasan bea masuk secara rinci per pelabuhan tempat pemasukan. Dalam hal permohonan ditolak, maka Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan membuat surat penolakan permohonan dengan menyebutkan alasan penolakannya. Salinan keputusan fasilitas pembebasan bea masuk beserta lampiran tersebut ditujukan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dan Kepala Kantor Pabean tempat pemasukan barang. Sehingga, BKPM dalam hal ini memperoleh pendelegasian wewenang dari Menteri Keuangan dalam hal pemberian fasilitas bea masuk atas impor.

Pasal 27 Undang-Undang Penanaman Modal mengatur bahwa Pemerintah mengoordinasi kebijakan penanaman modal, baik koordinasi antarinstansi Pemerintah, Bank Indonesia dan pemerintah daerah dilakukan oleh BKPM. BKPM dipimpin oleh seorang kepala dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Kepala BKPM diangkat dan diberhentikan oleh Presiden. Pasal 28 Undang-Undang Penanaman Modal menjelaskan bahwa BKPM mempunyai tugas dan fungsi untuk:

a. melaksanakan tugas dan koordinasi pelaksanaan kebijakan di bidang penanaman modal;
b. mengkaji dan mengusulkan kebijakan pelayanan penanaman modal;

c. menetapkan norma, standar, dan prosedur pelaksanaan kegiatan dan pelayanan penanaman modal;

d. mengembangkan peluang dan potensi penanaman modal di daerah dengan memberdayakan badan usaha;

e. membuat peta penanaman modal Indonesia;

f. mempromosikan penanaman modal;

g. mengembangkan sektor usaha penanaman modal melalui pembinaan penanaman modal, antara lain meningkatkan kemitraan, meningkatkan daya saing, menciptakan persaingan usaha yang sehat, dan menyebarkan informasi yang seluas-luasnya dalam lingkup penyelenggaraan penanaman modal;

h. membantu penyelesaian berbagai hambatan dan konsultasi permasalahan yang dihadapi penanam modal dalam menjalankan kegiatan penanaman modal;

i. mengoordinasi penanam modal dalam negeri yang menjalankan kegiatan penanaman modalnya di luar wilayah Indonesia; dan

j. mengoordinasi dan melaksanakan pelayanan terpadu satu pintu.

Tugas dan fungsi tersebut ditambah dengan adanya PP No. 5/2021 yang menyatakan bahwa lembaga pengelola dan penyelenggara OSS adalah lembaga pemerintah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang koordinasi penanaman modal. Sehingga, yang mengelola sistem OSS dan perizinan berusaha adalah BKPM.

Pada prinsipnya, kegiatan penanaman modal adalah segala bentuk kegiatan menanam modal, yaitu aset dalam bentuk uang atau bentuk lain yang bukan uang yang dimiliki oleh pelaku usaha yang mempunyai nilai ekonomis. Unit kendaraan berupa truk merupakan aset yang memiliki nilai ekonomis. Sehingga, kegiatan pembelian kendaraan bermotor berupa truk oleh pelaku usaha angkutan barang umum adalah salah satu bentuk kegiatan penanaman modal. Penanaman modal oleh pelaku usaha angkutan barang umum dapat dikategorikan sebagai penanaman modal dengan jenis *real asset,* yaitu penanaman modal yang berwujud dengan pembelian barang modal berupa kendaraan bermotor.[387]

Salah satu hak dari pelaku usaha yang melakukan penanaman modal adalah mendapat berbagai bentuk fasilitas kemudahan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, salah satunya adalah fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin. Definisi mesin termasuk kepada kendaraan bermotor berupa truk yang merupakan barang modal bagi pelaku usaha angkutan barang umum. Oleh karenanya, pelaku usaha angkutan barang umum yang melakukan importasi truk dari luar negeri berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal.

Di sisi lain, pelaku usaha angkutan barang umum juga diwajibkan untuk memperoleh perizinan berusaha berbasis risiko, yang terdiri dari NIB dan sertifikat standar sesuai dengan tingkat risiko kegiatan usahanya yaitu menengah tinggi. NIB

[387] Salim HS, *Hukum Investasi di Indonesia, Op. Cit.*, hal. 31.

merupakan bukti registrasi dan identitas pelaku usaha, sedangkan sertifikat standar adalah pernyataan dan/atau bukti pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha. Di dalam pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha ini, diatur hal-hal teknis kegiatan usaha angkutan barang umum, seperti pemasangan GPS, kewajiban melalui kelas jalan tertentu, memiliki saran bongkar muat dan standar minimal pelayanan angkutan barang, diatur dalam PP No. 5/2021. Apabila hal-hal teknis tersebut belum dipenuhi seluruhnya oleh pelaku usaha angkutan, maka sertifikat standar atas nama pelaku usaha tersebut statusnya tidak akan terverifikasi dalam sistem OSS.

Aspek penanaman modal dinilai dari besarnya nilai investasi yang akan dikeluarkan oleh pelaku usaha dalam memperoleh barang modal. Nilai investasi ini akan berputar mengalirkan produk berupa jasa angkutan barang dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat, hingga memutar roda perekonomian dan menghasilkan pendapatan pajak bagi negara. Aspek jasa angkutan umum dapat dinilai dari apakah kegiatan usaha tersebut telah memenuhi kriteria sebagai jasa angkutan umum, yaitu kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan angkutan umum di ruang lalu lintas jalan, dengan dipungut bayaran yang identik dengan kendaran dengan TNKB berwarna dasar kuning dan tulisan hitam. Aspek teknis mesin yang perlu diperhatikan adalah apakah mesin yang akan diimpor ini a) belum diproduksi di dalam negeri, b) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau c) sudah diproduksi di dalam negeri namun

jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri, berdasarkan daftar mesin yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian, pertimbangan ini dilakukan demi melindungi mesin-mesin yang sudah diproduksi dalam negeri.

Penulis menganalisis kondisi ini dengan pengertian keadilan distributif menurut Aristoteles. Keadilan distributif adalah keadilan yang menuntut bahwa setiap orang mendapatkan apa yang menjadi haknya, jadi sifatnya proporsional. Di sini yang dinilai adil adalah apabila setiap orang mendapatkan apa yang menjadi haknya secara proporsional. Keadilan distributif berkenaan dengan penentuan hak dan pembagian hak yang adil dalam hubungan antara masyarakat dengan negara, dalam arti apa yang seharusnya diberikan oleh negara kepada warganya. Hak yang diberikan dapat berupa benda yang tak bisa dibagi *(undivided goods)* yakni kemanfaatan bersama misalnya perlindungan, fasilitas publik baik yang bersifat administratif maupun fisik dan berbagai hak lain, di mana warga negara atau warga masyarakat dapat menikmati tanpa harus mengganggu hak orang lain dalam proses penikmatan tersebut. Selain itu juga benda yang habis dibagi *(divided goods)* yaitu hak-hak atau benda-benda yang dapat ditentukan dan dapat diberikan demi pemenuhan kebutuhan individu pada warga dan keluarganya, sepanjang negara mampu untuk memberikan apa yang dibutuhkan para warganya secara adil, atau dengan kata lain dimana terdapat keadilan distributif, maka keadaan tersebut akan

mendekati dengan apa yang disebut keadaan dimana tercapainya keadilan sosial bagi masyarakat.[388]

Sifat proporsional dalam keadilan distributif ini memberikan hak kepada semua orang secara proporsional sesuai dengan porsinya. Penulis beranggapan memang tidak semua pelaku usaha angkutan barang umum berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Pelaku usaha angkutan barang umum ada yang belum mengetahui adanya fasilitas ini sehingga tidak mengajukan permohonan, ada yang menganggap fasilitas ini tidak searah dengan strategi bisnisnya sehingga dirinya mengambil langkah yang lain dan ada juga yang ingin memperoleh fasilitas ini namun tidak *eligible* karena pelaku usaha tersebut harus memenuhi aspek penanaman modal, aspek jasa angkutan umum dan aspek teknis mesin. Namun, ketika pelaku usaha sudah *eligible* untuk mendapatkan fasilitas berdasarkan 3 (tiga) aspek tersebut, namun harus ditambah dengan mempertimbangkan aspek teknis sektoral di bidang perhubungan, Penulis berpendapat hal tersebut sudah di luar porsi konsep diberikannya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Perlu diingat bahwa fasilitas pembebasan bea masuk diberikan oleh Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan, tanpa ada keterlibatan dari Menteri Perhubungan. Penentuan apakah suatu pelaku usaha *eligible* untuk diberikan fasilitas masuk ke dalam ranah sektor keuangan karena terkait dengan bea masuk atas impor dan sektor penanaman modal

[388] Bahder Johan Nasution, *Kajian Filosofis Tentang Konsep Keadilan Dari Pemikiran Klasik Sampai Pemikiran Modern, Yustisia Jurnal Hukum, Volume 3 No. 2, Mei-Agustus 2014* (Surakarta: Universitas Sebelas Maret), hal. 120-121.

karena harus melakukan kegiatan penanaman modal, dan bukan peraturan dari sektor perhubungan. Pada dasarnya peraturan harus menjadi penuntun agar pihak yang berwenang dapat mengambil posisi yang adil dengan tetap memperhatikan kepentingan masyarakat, dan bertindak proposional sesuai dengan haknya.

Menurut John Rawls, keadilan adalah kewajaran *(justice is fairness)*. Prinsip keadilan yang paling mendasar bagi Rawls adalah prinsip kebebasan dan prinsip ketidaksamaan. Suatu teori keadilan yang baik adalah teori keadilan yang bersifat kontrak yang menjamin kepentingan semua pihak secara wajar *(fair)*. Manusia yang bebas dan rasional ternyata memiliki kemampuan berusaha yang berbeda-beda. Hal inilah yang menyebabkan adanya perbedaan sosial dan ekonomi dalam masyarakat. Apakah keadaan seperti ini merupakan ketidakadilan? Tidak, karena manusia memiliki talenta yang berbeda-beda. Kita hanya bisa dikatakan berlaku tidak adil kalau kita merampas hal dan kekayaan orang kaya demi menolong orang miskin. Perbedaan sosial dan ekonomi ini merupakan hal yang wajar dalam kehidupan sosial sejauh kesempatan berusaha disediakan secara adil. Dengan demikian yang tidak adil bukan berlaku adil terhadap pihak yang lemah dengan mengorbankan pihak yang kaya, atau sebaliknya, tetapi membatasi kesempatan berusaha hanya demi golongan tertentu saja dalam masyarakat, entah apa nama golongan itu.[389]

Dapat dilihat bahwa bidang usaha bermacam-macam jenisnya dan pelaku usaha juga ada banyak jumlahnya. Tidak semuanya berhak memperoleh fasilitas

[389] Sahya Anggara, *Teori Keadilan John Rawls Kritik Terhadap Demokrasi Liberal, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 1, Januari-Juni 2013* (Bandung: UIN Sunan Gunung Jati), hal. 4-5.

pembebasan bea masuk atas impor. Di sisi lain, perlu diperhatikan kewajaran dari persyaratan untuk memperoleh fasilitas tersebut sebagai hak pelaku usaha. Sesuai dengan Surat Al-Maidah Ayat 8 dan Ayat 9 yang mengajak kita senantiasa berlaku adil dan keadilan adil dan dalam artian selalu memperhatikan hak-hak individu dan memberikan hak-hak itu kepada para pemiliknya.

Satjipto Rahardjo mengemukakan bahwa kebenaran merupakan moralitas ilmu. Kebenaran absolut hanya ada pada Allah SWT (Al-Haq). Oleh karenanya, sebenar ilmu (genuine science) hanya ada pada Allah SWT. Makna lain dari penjelasan etimologis ini, bahwa segenap kegiatan keilmuan, dapat dipastikan mampu mendekatkan pemilik dan pengguna ilmu kepada kebenaran absolut, apabila kegiatan tersebut berporos pada Allah SWT, dilaksanakan sesuai dengan perintah Allah SWT, dan muara (akhirnya) menuju kepada keridhaan Allah SWT.[390] Sudjito berpendapat bahwa keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia di dalam sila ke-5 Pancasila, bukanlah keadilan formal, yaitu suatu keadilan yang lahir karena perundang-undangan, melainkan keadilan yang bertumpu pada habitat sosialnya, yaitu masyarakat Indonesia, yang berkarakter komunalistik-religius. Ilmu berparadigma Pancasila mendorong perburuan keadilan sosial, sekaligus menolak dominasi positivisme.[391]

[390] Sudjito, *Pancasila Sebagai Paradigma Ilmu*, Bahan Diskusi dalam rangka Pelatihan Dosen di Pusdik Pancasila dan Konstitusi MK, 10 Februari 2015, Cisarua, Bogor. hal. 1.

[391] *Ibid.,* hal. 6.

Terkait dengan teori efektivitas hukum, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut adalah:

a. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang);
b. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum;
c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan; dan
e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Secara faktor hukumnya sendiri, Peraturan BKPM No. 4/2021 mengatur bahwa perizinan berusaha berbasis risiko sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Penulis melihat hal ini sebagai suatu bentuk terjadinya ketidakadilan dan menghambat efektivitas hukum, terutama di bidang hukum penanaman modal. Hal ini dikarenakan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, yang hakikatnya merupakan hak bagi pelaku usaha yang melakukan kegiatan penanaman modal sesuai dengan Undang-Undang Penanaman Modal dan PMK 176/2009, menjadi beririsan dengan ketentuan teknis yang termuat di dalam Undang-Undang LLAJ. Irisan tersebut terjadi dalam ketentuan Peraturan BKPM No. 4/2021 yang terakomodasi di sistem OSS, sebagaimana diagram berikut:

a. Setelah Peraturan BKPM No. 4/2021:

b. Sebelum Peraturan BKPM No. 4/2021:

Penulis berpendapat bahwa secara subtansi dan konsep, hak untuk memperolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor bagi pelaku usaha angkutan bermotor untuk barang umum timbul ketika pelaku usaha melakukan penanaman modal. BKPM selaku badan yang memiliki kewenangan di bidang penanaman modal, dalam menerima permohonan fasilitas pembebasan bea masuk ini seharusnya mempertimbangkan sebatas hanya kepada

aspek penanaman modalnya saja, ditambah dengan aspek jasa angkutan umum dan aspek teknis mesin yang akan diimpor sebagaimana yang diatur dalam PMK 176/2009, karena pembebasan bea masuk diberikan oleh Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan.

Dari faktor masyarakatnya di antara para pelaku usaha angkutan barang umum di Indonesia, penerapan peraturan pembebasan bea masuk atas impor masih belum dapat dilaksanakan secara optimal. Hal ini terlihat dari sedikitnya jumlah pelaku usaha yang bersedia mengajukan dan berhasil memperoleh fasilitas penanaman modal ini. Keadaan ini, menurut riset Penulis berupa diskusi dengan Organda dan Aptrindo, dikarenakan beberapa alasan sebagai berikut:

a. Masih banyak pelaku usaha angkutan barang yang belum mengetahui bahwa kegiatan usahanya berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor. Pelaku usaha angkutan umum biasanya berjibaku sehari-hari dengan pihak Kepolisian dan pihak Kementerian Perhubungan di jalan raya. Jenis dokumen yang sehari-hari yang mereka urus dan perlukan adalah dokumen seperti rekomendasi TNKB kuning, buku uji berkala (buku Keur), perpanjangan STNK dan SIM. Kejadian yang terjadi di jalan raya pun variasinya seperti dikenakan tilang oleh pihak Kepolisian atau harus melewati jembatan timbang yang dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan. Hingga saat ini, menurut pengalaman Penulis, tidak ada pelaku usaha angkutan barang umum yang sampai tidak dapat melaksanakan kegiatan usahanya dikarenakan dirinya atau perusahaannya

belum memperoleh perizinan berusaha berbasis risiko. Di sisi lain, apabila pelaku usaha angkutan barang umum tidak melakukan perpanjangan STNK atau tidak melakukan uji berkala kendaraan, tentu armadanya akan berpotensi terkena masalah dengan aparat di jalan. Sehingga, tidak heran apabila para pelaku usaha angkutan barang umum kurang terbiasa dengan perizinan berusaha berbasis risiko dan peraturan perundang-undangan lainnya di bidang penanaman modal, terutama tentang perolehan fasilitas penanaman modal berupa pembebasan bea masuk atas impor.

b. Skema pengimporan truk secara langsung dari negara asal pada umumnya tidak searah dengan strategi bisnis para pelaku usaha angkutan barang umum. Impor truk secara langsung dari luar negeri merupakan jalan alternatif apabila a) di dalam negeri tidak ada produsen yang bisa memproduksi unit truk yang dibutuhkan pelaku usaha, b) di dalam negeri tidak ada ATPM yang menjual unit truk yang dibutuhkan pelaku usaha atau c) di dalam negeri sudah ada ATPM untuk unit yang diinginkan, namun belum memberikan penawaran harga yang sesuai. Beberapa merek besar seperti Mercedes-Benz dan Hino sudah memiliki pabrik truk di Indonesia. Selain itu, beberapa merek lainnya seperti DAF, MAN, TATA, Iveco dan Scania sudah memiliki ATPM di Indonesia. Terlebih lagi, pasar kendaraan bermotor di Indonesia dikuasai oleh merek-merek dari Jepang. Keputusan untuk menggunakan merek unik seperti dari Eropa akan menyebabkan kesulitan seperti harga unit yang lebih tinggi, sparepart yang lebih jarang

dan mahal, hingga mekanik yang dapat merawat unit truk tersebut. Sehingga, kebanyakan pelaku usaha angkutan barang umum lebih memilih untuk memperoleh barang modal berupa truk dari merek-merek yang tersedia banyak di pasaran Indonesia.

Lon L. Fuller menyatakan bahwa hukum positif harus sejalan dengan moralitas. Untuk mengenal hukum sebagai sistem maka harus dicermati apakah ia memenuhi delapan azas atau *principles of legality* berikut ini a) sistem hukum harus mengandung peraturan-peraturan artinya ia tidak boleh mengandung sekadar keputusan-keputusan yang bersifat *ad hoc*, b) peraturan-peraturan yang telah dibuat itu harus diumumkan, c) peraturan tidak boleh berlaku surut, d) peraturan-peraturan disusun dalam rumusan yang bisa dimengerti, e) suatu sistem tidak boleh mengandung peraturan-peraturan yang bertentangan satu sama lain, f) peraturan-peraturan tidak boleh mengandung tuntutan yang melebihi apa yang dapat dilakukan, g) peraturan tidak boleh sering dirubah-rubah dan h) harus ada konsistensi antara peraturan yang diundangkan dengan pelaksanaannya sehari-hari.[392]

Lon L. Fuller juga menjelaskan bahwa hukum harus memenuhi ukuran moral tertentu dan ia tidak layak disebut hukum apabila memperlihatkan kegagalan-

[392] Zuhraini, *Kajian Sistem Penyelenggaraan Pemerintahan Pekon Dalam Perspektif Hukum Sebagaoi Sistem Nilai (Berdasarkan Teori Lon Fuller), Jurnal Hukum Ekonomi Syariah, Volume 9 No. 2, Tahun 2017* (Bandar Lampung: Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung), hal. 45-46.

kegagalan.[393] Menurut Penulis terdapat beberapa kegagalan hukum dengan diberlakukannya Peraturan BKPM No. 4/2021 sebagai berikut:

a. Kegagalan untuk mengumumkan aturan tersebut kepada publik *(to publicize)*. Aturan yang telah dibuat harus diumumkan. Hal ini diketahui dari diskusi Penulis dengan pejabat dari Organda yang menjelaskan bahwa tidak banyak pelaku usaha angkutan barang umum yang mengetahui fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Di sisi lain, menurut hasil wawancara Penulis dengan BKPM, pada tahun 2020 hanya ada 2 (dua) pelaku usaha yang berhasil memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk, termasuk yang diajukan oleh Penulis. Masyarakat terutama pelaku usaha angkutan barang umum, perlu diberikan pengetahuan lebih atau promosi tentang adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor, agar para pelaku usaha dapat menambahkan aspek tentang adanya fasilitas ini dalam melaksanakan strategi bisnis dalam memperoleh barang modal berupa truk.

b. Kegagalan karena menuntut dilakukannya perilaku di luar orang yang diatur *(beyond the power of the affected)*. Aturan-aturan tidak boleh mengandung tuntutan yang melebihi apa yang dilakukan. Terjadinya irisan yang telah dijelaskan sebelumnya antara peraturan bidang keuangan dan penanaman modal dan bidang perhubungan dalam Peraturan BKPM No. 4/2021 Penulis anggap telah masuk dalam kategori ini. Pembuat peraturan

[393] *Ibid.,*

hanya memperhatikan persyaratan yang ada di atasnya saja (PP No. 5/2021 dan Omnibus Law) tanpa memperhatikan apakah secara hakikat persyaratan tersebut relevan dengan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor ini, terutama terkait pelaksanaan pada peraturan sebelumnya.

c. Kegagalan karena sering melakukan perubahan. Tidak boleh ada kebiasaan untuk sering mengubah aturan sehingga menyebabkan orang kehilangan orientasi. Peraturan tentang pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin yang dibahas dalam penelitian ini adalah Peraturan BKPM No. 13/2017, Peraturan BKPM No. 6/2018, Peraturan BKPM No. 5/2019 dan Peraturan BKPM No. 4/2021. Melihat tahun dalam peraturan-peraturan tersebut terlihat bahwa hampir setiap tahun diundangkan peraturan BKPM baru yang mengatur tentang persyaratan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin. Pada tahun 2017, permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diajukan secara daring melalui Sistem Pelayanan Informasi dan Perizinan Investasi Secara Elektronik (SPIPISE). Kemudian, pada tahun 2018 dan 2019 permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diajukan secara daring melalui SPIPISE dengan memperhatikan NIB yang diterbitkan oleh sistem OSS versi lama. Pada Tahun 2022, permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diajukan melalui Sistem OSS RBA yang mensyaratkan perizinan berusaha berbasis risiko.

Merubah masyarakat memiliki titik fokusnya pada peningkatan kesadaran hukum masyarakat. Peningkatan kesadaran hukum masyarakat, dalam hal ini sangat berkaitan dengan pembangunan budaya hukum, sebagaimana yang dijelaskan oleh Friedman. Mengingat bahwa budaya hukum juga dapat dimaknai sebagai tanggapan umum yang sama dari masyarakat tertentu terhadap gejala-gejala hukum. Tanggapan itu merupakan kesatuan pandangan terhadap nilai-nilai dan perilaku hukum. Jadi suatu budaya hukum menunjukkan tentang pola perilaku individu sebagai anggota masyarakat yang menggambarkan tanggapan (orientasi) yang sama terhadap kehidupan hukum yang dihayati masyarakat bersangkutan. Selanjutnya, Friedman membedakan antara budaya hukum internal, yang menyangkut praktik-praktik dan kebiasaan para profesi hukum, dan budaya hukum eksternal, yang menyangkut opini, kepentingan dan tekanan-tekanan terhadap hukum oleh kelompok masyarakat itu sendiri, khususnya mengenai seberapa besar masyarakat pada umumnya menuntut atau menghendaki penyelesaian melalui jalur hukum. Kompleksitas budaya hukum terlihat apabila ada pertentangan antara budaya hukum internal dengan eksternal, atau justru budaya hukum internal dan eksternal justru membentuk kesadaran hukum yang lemah.[394]

Penulis yang pernah menjadi perwakilan dari salah satu pelaku usaha angkutan barang umum dalam mengajukan permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor untuk beberapa kali merasakan sendiri

[394] Anajeng Esri Edhi Mahanani, *Rekonstruksi Budaya Hukum Berdimensi Pancasila Dalam Upaya Penegakan Hukum di Indonesia, Jurnal Yustika, Volume 22 No. 2, Juli Tahun 2019* (Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Surabaya), hal. 2.

perasaan kehilangan orientasi ini. Perubahan sistem dan konsep persyaratan dari tahun ke tahun membuat subjek pemohon fasilitas menjadi kehilangan arah, terutama dalam mempersiapkan strategi bisnis selanjutnya, karena peraturan yang selalu berubah menyebabkan strategi bisnis juga harus ikut berubah. Dari segi bisnis, tentu mengikuti perubahan ini adalah sesuatu yang mutlak karena tanpa adanya fasilitas penanaman modal maka strategi impor kendaraan bermotor niscaya tidak akan dilaksanakan. Dari segi hukum, perubahan-perubahan ini menimbulkan ketidakpastian dan pemikiran sampai kapan peraturan akan terus berubah. Perubahan peraturan ini juga akan melemahkan lembaga yang menerima permohonan dan memberikan fasilitas penanaman modal, yaitu BKPM.

BAB V

KONSTRUKSI REGULASI FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN BARANG UMUM BERBASIS NILAI KEADILAN

5.1 Studi Perbandingan Bea Masuk Atas Impor di Beberapa Negara

Penulis akan membahas tentang bea masuk atas impor kendaraan bermotor di beberapa negara sebagai masukan dalam rekonstruksi persyaratan rekonstruksi regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor.

5.1.1 Amerika Serikat

Pengaturan bea masuk atas impor kendaraan bermotor diatur di beberapa negara lain. Merujuk kepada penjelasan di laman resmi Perlindungan Pabean dan Perbatasan Amerika Serikat *(United States Customs and Border Protection)*, impor atas kendaraan bermotor buatan negara asing baik baru maupun bekas secara umum dikenakan bea masuk yang nilainya berdasarkan harga, yaitu a) mobil sebesar 2,5% (dua koma lima persen), b) truk dengan HS Code 8701.21.00: *Road Tractors for Semi-Trailers* sebesar 25% (dua puluh lima persen)[395] dan c) motor, bisa

[395] *"Tractors" means vehicles constructed essentially for hauling or pushing another vehicle, appliance or load, whether or not they contain subsidiary provision for the transport, in connection with the main use of the tractor, of tools, seeds, fertilizers or other goods.* Terjemahan Penulis: "Traktor" berarti kendaraan yang dibuat untuk mengangkut atau menarik kendaraan, peralatan atau muatan lain, apakah memuat peralatan tambahan untuk pengangkutan atau tidak, terkait dengan penggunaan utama dari traktor yaitu untuk mengangkut peralatan, biji, pupuk dan barang lain. *Harmonized Tariff Schedule of The United States Revision 8 (2022), Vehicles Other Than Railway or Tramway Rolling Stock and Parts and Accessories Thereof*. Diakses dari https://hts.usitc.gov/current pada tanggal 7 September 2022 pukul 11.32 WIB.

dibebaskan atau sebesar 2,4% (dua koma empat persen).[396] Bea masuk atas kendaraan ini bisa dibebaskan bagi i) warga negara amerika serikat yang bekerja di luar negeri dengan ketentuan mereka masuk ke dalam Amerika Serikat untuk jangka waktu singkat, tidak berstatus non-residen dan mengekspor kendaraannya ketika pergi meninggalkan Amerika Serikat, ii) anggota militer dan pegawai negeri yang kembali dari tugas luar negeri dengan ketentuan apabila dijual dalam waktu kurang dari 1 (satu) tahun sejak tanggal importasi maka kendaraan akan dikenakan bea masuk, c) non-residen dapat mengimpor kendaraan bebas bea hingga 1 (satu) tahun apabila kendaraan diimpor bersamaan dengan kedatangan pemiliknya dengan ketentuan apabila kendaraan tersebut tidak memenuhi ketentuan standar keselamatan dan emisi, maka kendaraan tersebut wajib diekspor dalam waktu 1 (satu) tahun dan tidak dapat diperjualbelikan di Amerika Serikat dan d) apabila impor dilakukan sesuai dengan perjanjian multilateral antara Amerika Serikat, Mexico dan Kanada.[397]

Dengan demikian dapat dilihat bahwa di Amerika Serikat, impor kendaraan bermotor akan dikenakan bea masuk atas impor. Bea masuk ini dapat dibebaskan apabila pihak yang melakukan impor memenuhi syarat yang diatur dalam peraturan perundang-undangan maupun perjanjian multilateral dengan negara lainnya. Penulis melihat pemberian bea masuk ini diberikan kepada kendaraan dengan

[396] *Foreign-made vehicles imported into the U.S., whether new or used, either for personal use or for sale, are generally dutiable at the following rates: Auto 2,5%, Trucks 25%, Motorcycles either free or 2,4%. Duty rates are based on price paid or payable.* Diakses dari https://www.cbp.gov/trade/basic-import-export/importing-car pada tanggal 7 September 2022.

[397] *Ibid.*

pertimbangan subjek atau pihak yang mengimpornya, tanpa melihat ketentuan teknis yang berlaku di jalan raya. Sepanjang pihak yang mengimpor dianggap *eligible* untuk memperoleh pembebasan bea masuk, maka dirinya berhak atas pembebasan tersebut.

5.1.2 Australia

Di Australia, barang impor dengan nilai lebih dari AUD1000 (seribu dolar Australia) dikenakan bea masuk dan pajak.[398] Merujuk kepada laman resmi Penjaga Perbatasan Australia *(Australian Border Force)*, importasi atas barang dengan HS Code 8701.21.00: *Road tractors for semi-trailers, with only compression-iginition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel)*, atau truk dengan bahan bakar diesel, dikenakan bea masuk sebesar 5% (lima persen).[399] Pemerintah Australia mendukung industri dalam negerinya dengan menerapkan sistem kelonggaran tarif. Peraturan Kelonggaran Tarif (*Tariff Concession Order* atau "TCO") merupakan pelonggaran atas pendapatan pemerintah Australia yang diberikan ketika tidak ada barang produksi Australia yang dapat menggantikan barang yang akan diimpor tersebut. Dalam rangka memperoleh TCO berdasarkan hukum Australia, barang yang diimpor harus termasuk dalam klasifikasi TCO yang sudah ditentukan dan harus memenuhi ketentuan yang tertera dalam TCO. HS Code

[398] Diakses dari https://www.abf.gov.au/importing-exporting-and-manufacturing/importing/cost-of-importing-goods/charges pada tanggal 7 September 2022 pukul 12.20 WIB.

[399] *Section XVII – Vehicles, aircraft, vessels and associated transport equipment, Chapter 87 – Vehicles other than railway or tramway rolling-stock and parts and accessories thereof.* Diakses dari https://www.abf.gov.au/importing-exporting-and-manufacturing/tariff-classification/current-tariff/schedule-3/section-xvii/chapter-87#8701 pada tanggal 7 September 2022 pukul 12.14 WIB.

8701.20 atau HS Code 8701.21 tidak ditemukan oleh Penulis dalam daftar TCO untuk HS Code lingkup 8701.[400]

TCO di desain untuk membantu industri di Austalia menjadi lebih kompetitif. TCO mengurangi biaya impor dengan memperbolehkan pembebasan bea masuk (*duty-free entry*) untuk beberapa jenis barang yang tidak diproduksi di Australia.[401] Contoh barang yang memperoleh TCO adalah HS Code 8704.10.00 dengan kode TCO 9907508, yaitu *trucks, spark or compression ignition,* yang memilik kriteria a) jenis truk 6x6, b) *limited slip differential front axle*, c) *differential lock rear axle*, d) kecepatan maksimal lebih dari 20 kilometer per jam, e) *ground clearance* 450 milimeter atau lebih dan f) berat maksimal 22.5 ton atau lebih namun tidak termasuk truk tambang bawah tanah. Dapat dilihat bahwa di Australia, TCO diberikan kepada unit barang/kendaraan tertentu yang secara spesifik dijelaskan dalam daftar TCO.

5.1.3 India

Bea masuk atas impor kendaraan bermotor dengan HS Code 8701.20.10: *Road tractors for semi-trailers new* di India dikenakan beban bea masuk sebesar 10% (sepuluh persen).[402] Kebijakan ekspor impor di India terbilang cukup ketat

[400] Diakses dari https://www.abf.gov.au/tariff-classification-subsite/Pages/TariffConcessionOrders.aspx?ch=87 pada tanggal 7 September 2022 pukul 12.39 WIB.

[401] Diakses dari https://savingpoint.com.au/tariff-concession-order/ pada tanggal 11 September 2022 pukul 11.36.

[402] Diakses dari https://connect2india.com/import-duty-for-Truck-Parts pada tanggal 7 September 2022 pukul 13.53 WIB.

terkait dengan impor kendaraan bermotor. Selain beban bea masuk atas kendaraan bermotor yang tinggi, kebijakan ekspor impor di India juga menyatakan bahwa kendaraan tersebut juga harus belum diproduksi atau dirakit di India, belum diperjualbelikan, disewakan atau dibiayai sebelum diimpor ke India. Selain itu, kendaran harus terdaftar telah digunakan di negara lain sebelum diimpor ke India. Kebijakan ekspor impor untuk kendaraan baru yang diimpor hanya dapat berasal dari negara pembuat kendaraan tersebut dan harus mematuhi Peraturan Kendaraan Bermotor Pusat Tahun 1989.[403]

5.1.4 Jerman

Mobil atau kendaraan lainnya yang dimpor ke Jerman dari luar wilayah Uni Eropa dikenakan beban bea masuk sebesar 10% (sepuluh persen) dan PPN 19% (sembilan belas persen). PPN atas impor ini disebut juga sebagai *import turnover tax (Einfuhrumsatzsteuer)*. Akan tetapi apabila seseorang berkehendak untuk pindah ke Jerman dan menjadi warga negara, maka yang bersangkutan dapat mengimpor kendaraannya dengan bebas bea masuk dan PPN atas impor. Untuk memperoleh pembebasan bea masuk dan PPN atas impor ini, yang bersangkutan diminta untuk memberikan bukti berupa dirinya sudah meninggalkan

[403] *Exim policy of India is quite strict in matters related to import of vehicle. Apart from the heavy custom duty on the automobile, the Exim policy of India also states that the Vehicle should not be manufactured/assembled in India, not been sold, leased or loaned prior to being imported to India; or should have been registered for use in any country prior to being imported to India. It is also mentioned in the Exim policy that for new vehicles being imported into the country should be imported only from the country of manufacture and should comply with Central Motor Vehicles Rules (CMVR), 1989.* Diakses dari http://www.eximguru.com/exim/guides/how-to-import/ch_16_impor_of_cars_vehicle_commerical_and_non_commercial.aspx pada tanggal 7 September 2022 pukul 10.13 WIB.

kewarganegaraan yang lama (non Uni Eropa), sudah memiliki tempat tinggal di Jerman dan sudah tinggal di Jerman selama paling tidak 12 (dua belas) bulan berturut-turut.[404] Ketentuan di Jerman kurang lebih mirip dengan ketentuan di Amerika Serikat, yang mana pembebasan bea masuk atas kendaraannya didasarkan kepada pihak yang mengimpor.

Melihat pada contoh beberapa negara di atas, dapat diketahui bahwa di negara lain pun atas impor kendaraan bermotor dikenakan bea masuk atas impornya. Besar beban bea masuk ini bervariasi di beberapa negara. Di Indonesia sendiri besarnya bea masuk atas impor truk adalah sebesar 5% dari harga truk dengan HS Code 8701.21.90: Traktor jalan untuk semi trailer hanya dengan mesin piston pembakaran dalam nyala kompresi (diesel atau semi diesel) baru.[405]

[404] *A car or other motor vehicle imported to Germany from outside the EU is normally subject to a 10% import duty and a 19% import value added tax. (The value-added tax on imports is called import turnover tax (Einfuhrumsatzsteuer). However, if you are moving to Germany with the intent to become a full time resident you can, if you meet certain requirements, bring in your personal car (and household goods) free of duty and import turnover tax.To escape the duty and tax you are be required to prove: that you have actually given up your residence in the non-EU foreign country you are coming from that you are establishing a new residence in Germany that you have been residing outside Germany for at least 12 consecutive months (this can be waived if the reasons for your earlier return are beyond your control).* Diakses dari https://www.howtogermany.com/pages/import-car.html pada tanggal 7 September 2022 pukul 09.56 WIB.

[405] Menteri Keuangan, *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022*, *Op. Cit.*, Lampiran III, Struktur Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk, Pos Tarif/HS Code 8701.21.90, Uraian Barang: Traktor jalan untuk semi trailer hanya dengan mesin piston pembakaran dalam nyala kompresi (diesel atau semi diesel) *(road tractors for semi-trailers with only compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel)).*

5.2 Kelemahan Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bemotor

Penulis akan menjelaskan kelemahan regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor berupa kendaraan bermotor dari faktor subtansi hukum dan dari faktor budaya hukum. Secara faktor hukumnya sendiri, Peraturan BKPM No. 4/2021 mengatur bahwa perizinan berusaha berbasis risiko sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Penulis melihat hal ini sebagai suatu bentuk terjadinya ketidakadilan dan hambatan dalam penegakan dan efektivitas hukum, terutama di bidang hukum penanaman modal. Hal ini dikarenakan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, yang hakikatnya merupakan hak bagi pelaku usaha yang melakukan kegiatan penanaman modal, melakukan jasa angkutan umum dan mesin yang telah ditentukan sesuai dengan Undang-Undang Penanaman Modal dan PMK 176/2009, menjadi beririsan dengan ketentuan teknis yang termuat di dalam Undang-Undang LLAJ, yang mengatur teknis berlalu lintas di jalan raya.

Selain itu, peraturan yang terus berubah-ubah membuat pemohon fasilitas menjadi kehilangan orientasi. Perubahan sistem dan konsep persyaratan dari tahun ke tahun membuat subjek pemohon fasilitas menjadi kehilangan arah, terutama dalam mempersiapkan strategi bisnis selanjutnya karena peraturan yang selalu berubah menyebabkan strategi bisnis juga turut berubah. Perubahan peraturan ini

juga akan melemahkan lembaga yang menerima permohonan dan memberikan fasilitas penanaman modal, yaitu BKPM.

Melihat dari faktor budaya hukum, masyarakat luas yang belum mengetahui adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin menjadi hal utama dari sedikitnya pelaku usaha yang memperoleh fasilitas. Di samping itu, pelaku usaha yang sudah mengetahui tentang adanya fasilitas penanaman modal pun menganggap bahwa perolehan fasilitas bea masuk ini adalah sesuatu yang sangat rumit dengan persyaratan-persyaratan yang tidak mungkin dipenuhi oleh pelaku usaha, sehingga mereka tidak mempelajari lebih jauh lagi dan tidak mengajukan permohonan. Kerumitan ini membuat pelaku usaha enggan untuk memasukkan variabel fasilitas pembebasan bea masuk dalam strategi bisnis mereka untuk memperoleh barang modal. Dari faktor budaya hukum internal, petugas BKPM dan konsultan hukum yang familiar dengan fasilitas ini tentu memahami tata cara dan proses perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Akan tetapi dari faktor budaya eksternal, masyarakat dan pelaku usaha seakan tidak peduli dengan adanya fasilitas pembebasan bea masuk ini karena dianggap sebagai sesuatu yang terlalu rumit, memerlukan koneksi khusus dan memerlukan biaya yang besar agar dapat memperoleh fasilitas ini, dan karenanya, kesadaran akan adanya fasilitas ini menjadi rendah.

Konstruksi regulasi ideal pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor angkutan barang sebaiknya sesuai dengan konsep

peraturan bidang penanaman modal yang berdasarkan peraturan bidang keuangan. Ketika penanam modal menanamkan modalnya, yaitu salah satunya ketika membeli barang modal berupa kendaraan bermotor secara impor, maka saat itulah dia berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor apabila dirinya *eligible*. Dengan demikian, perlu rekonstruksi di dalam PP No. 4/2021 yang mensyaratkan perizinan berusaha untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, agar tidak mensyaratkan lagi perizinan berusaha, selain daripada NIB yang berfungsi sebagai bukti registrasi dan identitas pelaku usaha. Dengan demikian, demi mencapai keadilan sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, Penulis berpendapat bahwa Lampiran VIII Huruf A Nomor 1 Peraturan BKPM No. 4/2021 tentang persyaratan atau kelengkapan dokumen pengajuan fasilitas penanaman modal berupa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor.

Dalam konteks hukum progresif, persyaratan perizinan berusaha berbasis risiko dalam peraturan ini belum sesuai dengan tipe hukum progresif itu sendiri yaitu hukum yang memiliki tipe responsif, di mana hukum tipe ini menolak adanya otonom hukum yang bersifat final, absolut dan tidak dapat diganggu gugat. Ketentuan ini tidak mencermikan hukum yang progresif dan responsif terhadap hak dan kepentingan pelaku usaha dalam mengajukan permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor sehingga harus dimodifikasi.

5.3 Konstruksi Ideal Regulasi Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Kendaraan Bermotor

Selanjutnya untuk mempermudah memahami ketentuan yang direkonstruksi, maka Penulis akan menguraikan dalam bentuk tabel di bawah ini:

Tabel rekonstruksi terhadap persyaratan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor dalam rangka penanaman modal.

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
A. Rekonstruksi Subtansi Hukum		
Lampiran VIII Huruf A poin 1 Peraturan BKPM No. 4/2021 PERSYARATAN/ KELENGKAPAN DOKUMEN PENGAJUAN FASILITAS PENANAMAN MODAL Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas impor mesin 1. Uraian proses produksi dilengkapi dengan diagram alir *(flow chart)*; 2. Kalkulasi kapasitas mesin produksi yang disesuaikan dengan jenis produksi yang tertera di dalam data kegiatan usaha Perizinan Berusaha Berbasis Resiko yang diajukan; 3. Denah tata letak mesin pabrik atau gambar teknis gedung/bangunan untuk industri yang menghasilkan jasa; 4. Data teknis/desain /brosur mesin;	Persyaratan ini belum mencerminkan nilai keadilan distributif dari Aristoteles dan nilai keadilan sebagai kewajaran menurut John Rawls. Hal ini disebabkan karena persyaratan ini tidak sesuai dengan konsepsi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin. Menurut PMK No. 176/2009, permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin disetujui atau ditolak oleh Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan. Dasar dari adanya fasilitas ini adalah peraturan menteri keuangan yang mengatur apakah suatu kegiatan usaha dan pelaku usaha *eligle* untuk memperoleh fasilitas ini. Aspek yang menjadi pertimbangan dalam pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor adalah i) apakah pelaku usaha melakukan kegiatan penanaman modal, ii) apakah pelaku usaha melakukan kegiatan usaha jasa angkutan umum dan iii) apakah unit mesin/truk yang akan diimpor belum diproduksi di dalam negeri, sudah diproduksi di	Lampiran VIII Huruf A poin 1 Peraturan BKPM No. 4/2021 PERSYARATAN/ KELENGKAPAN DOKUMEN PENGAJUAN FASILITAS PENANAMAN MODAL Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas impor mesin 1. Uraian proses produksi dilengkapi dengan diagram alir *(flow chart)*; 2. Kalkulasi kapasitas mesin produksi yang disesuaikan dengan jenis produksi yang tertera di dalam data kegiatan usaha Perizinan Berusaha Berbasis Resiko yang diajukan; 3. Denah tata letak mesin pabrik atau gambar teknis gedung/bangunan untuk industri yang menghasilkan jasa; 4. Data teknis/desain /brosur mesin; 5. **Nomor Induk Berusaha** atau Surat Rekomendasi:

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
5. **Perizinan Berusaha Berbasis Resiko** atau Surat Rekomendasi: a. bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; b. bagi perusahaan industri karet menjadi *sheet*, lateks pekat, *crumb rubber*, harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; c. bagi perusahaan perkebunan tebu terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; d. Khusus perusahaan pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan, dan bagi perusahaan jasa pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Jasa Pertambangan (IUJP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Jasa Pertambangan dan	dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri berdasarkan daftar mesin yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian. Perizinan berusaha berbasis risiko yang disebutkan di angka 5, terdiri dari NIB, sertifikat standar dan izin. Bidang usaha angkutan bermotor untuk barang umum (KBLI 49430) masuk ke dalam kategori risiko menengah tinggi sehingga wajib memiliki NIB dan sertifikat standar. Sertifikat standar adalah pernyataan dan/atau bukti pemenuhan standar pelaksanaan kegiatan usaha. Pemenuhan standar yang dimaksud berdasarkan PP No. 5/2021 dan setelah mengakses sistem OSS untuk KBLI 49431, adalah komponen-komponen sebagai berikut: - Menggunakan Mobil Barang, Kereta Gandengan, dan/atau Kereta Tempelan; - Memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti kartu uji; - Dioperasikan di jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; - Tersedianya fasilitas bongkar muat; - Dilengkapi dengan Surat Muatan Barang; - Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum; - Menempatkan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan prilaku	a. bagi perusahaan perkebunan kelapa sawit terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; b. bagi perusahaan industri karet menjadi *sheet*, lateks pekat, *crumb rubber*, harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; c. bagi perusahaan perkebunan tebu terpadu dengan industri pengolahannya harus dilengkapi dengan Rekomendasi Teknis Menteri Pertanian cq. Dirjen Perkebunan yang telah dimiliki; d. Khusus perusahaan pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan, dan bagi perusahaan jasa pertambangan dilengkapi dengan Izin Usaha Jasa Pertambangan (IUJP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Jasa Pertambangan dan Kontrak Kerja dengan

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
Kontrak Kerja dengan pemilik IUP atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan; e. Pemilik Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko pertambangan sebagaimana di atas harus sudah berstatus *clean and clear* dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); dan/atau f. Kementerian teknis lainnya yang terkait.	pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan; - Menempatkan perangkat sistem pemosisi global pada setiap Mobil Barang. - Memenuhi Standar Manajemen Keselamatan; dan - Mempunyai perjanjian muatan angkutan barang. Esensi dari komponen-komponen sertifikat standar di atas adalah ketentuan-ketentuan yang diatur dalam peraturan pada sektor perhubungan. Dengan adanya ketentuan perizinan berusaha berbasis risiko menjadi syarat untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, menyebabkan terjadinya irisan antara peraturan di bidang penanaman modal dengan peraturan di bidang perhubungan. Hal ini yang menurut Penulis secara konsep menjadi tidak adil, karena irisan tersebut berhubungan dengan hak pelaku usaha untuk memperoleh fasilitas. Hakikat dari pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor diatur dalam peraturan di sektor penanaman modal dan sekor keuangan, dan tidak ada kaitannya dengan peraturan pada sektor perhubungan, sehingga ketentuan ini perlu direkonstruksi. Dalam konteks hukum progresif, persyaratan perizinan berusaha berbasis risiko dalam peraturan ini belum sesuai dengab cerminan hukum yang progresif dan responsif terhadap hak dan kepentingan	pemilik IUP atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Pertambangan; e. Pemilik Izin Usaha pertambangan (IUP) atau Perizinan Berusaha Berbasis Resiko pertambangan sebagaimana di atas harus sudah berstatus *clean and clear* dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); dan/atau f. Kementerian teknis lainnya yang terkait.

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
	pelaku usaha dalam mengajukan permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor sehingga harus dimodifikasi.	
B. Rekonstruksi Budaya Hukum		
Diundangkannya Peraturan BKPM No. 13/2017, Peraturan BKPM No. 6/2018, Peraturan BKPM No. 5/2019 dan Peraturan BKPM No. 4/2021 yang mengatur tentang tata cara pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Masyarakat, terutama pelaku usaha angkutan banyak yang tidak mengetahui tentang adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Pelaku usaha yang mengetahui pun kebanyakan menganggap bahwa untuk memperoleh fasilitas ini memerlukan persyaratan yang sangat rumit dan tidak mungkin dipenuhi, memiliki koneksi khusus dan mengeluarkan biaya yang besar. Sehingga, keberadaan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor tidak dimasukkan ke dalam strategi bisnis pelaku usaha angkutan barang umum.	Peraturan tentang pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor terus berubah-berubah mulai dari tahun 2017, 2018, 2019 dan 2021 diundangkan peraturan BKPM yang mengatur ketentuan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Pada tahun 2017, permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor diajukan secara daring melalui Sistem Pelayanan Informasi dan Perizinan Investasi Secara Elektronik (SPIPISE), dan diwajibkan untuk melampirkan izin prinsip perluasan. Kemudian, pada tahun 2018 dan 2019 permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor diajukan secara daring melalui SPIPISE dengan memperhatikan NIB yang diterbitkan oleh sistem OSS, dengan melampirkan izin usaha yang ternyata tidak diatur di peraturan sektoral perhubungan, sehingga diperoleh surat dari Dirjen Hubdat yang menjelaskan bahwa sejak awal tidak ada izin usaha bagi kegiatan usaha angkutan barang umum, dan dengan diskresi dari petugas BKPM, pelaku usaha hanya disyaratkan untuk melampirkan NIB. Pada Tahun 2022, permohonan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor	Ketentuan selain daripada yang direkontruksi dalam penelitian ini di dalam Peraturan BKPM No. 4/2021, serta tampilan Sistem OSS RBA yang menjadi sarana untuk mengajukan permohonan fasilitas agar tidak diubah untuk jangka waktu minimal 10 (sepuluh) tahun dari tanggal diundangkannya Peraturan BKPM No. 4/2021, kecuali terdapat perubahan dari peraturan menteri keuangan yang mengatur tentang fasilitas pembebasan bea masuk atas impor barang mesin. Pemerintah melakukan sosialisasi dan promosi kepada masyarakat serta memberikan informasi dan waktu untuk memahami agar mereka memiliki kesadaran bahwa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor dapat diperoleh dengan cara yang sederhana, tidak memerlukan koneksi khusus dan tidak mengeluarkan biaya apapun atau gratis. Sehingga, diharapkan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor menjadi salah satu aspek yang dipertimbangkan oleh pelaku usaha dalam melaksanakan strategi bisnis untuk memperoleh barang modal berupa truk.

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
	diajukan melalui Sistem OSS RBA, permohonan mensyaratkan perizinan berusaha berbasis risiko, yang terdiri dari NIB dan Sertifikat Standar. Peraturan yang selalu berubah-ubah akan menyulitkan masyarakat untuk memahami fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor. Di sisi lain, peraturan menteri keuangan yang mengatur tentang pemberian fasilitas ini diundangkan tahun 2009 dan diubah pada tahun 2012 dan 2015 yang mengubah beberapa pasal saja, sehingga lebih memberikan kepastian dalam perolehan fasilitas. Rendahnya kesadaran masyarakat atas adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor dikarenakan kurangnya sosialisasi kepada masyarakat mengenai konsep fasilitas penanaman modal ini. Secara teori efektivitas hukum, salah satu gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari undang-undang disebabkan karena tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang. Undang-Undang Penanaman Modal menyebutkan asas penanaman modal antara lain adalah asas kepastian hukum dan asas efisiensi berkeadilan. Yang dimaksud dengan "asas kepastian hukum" adalah asas dalam negara hukum yang meletakkan hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagai dasar dalam setiap kebijakan dan tindakan dalam bidang penanaman	

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
	modal. Yang dimaksud dengan "asas efisiensi berkeadilan" adalah asas yang mendasari pelaksanaan penanaman modal dengan mengedepankan efisiensi berkeadilan dalam usaha untuk mewujudkan iklim usaha yang adil, kondusif, dan berdaya saing. Penempatan perizinan berusaha berbasis risiko sebagai syarat untuk memperoleh fasilitas adalah tidak relevan dan tidak sesuai dengan asas kepastian hukum karena pemberian fasilitas bea masuk seharusnya tidak beririsan dengan ketentuan di dalam sektor perhubungan, sehingga menyebabkan ketidakpastian hukum, apakah fasilitas penanaman modal merupakan ranah sektor perhubungan? menurut Penulis jawabannya adalah tidak. Dari segi asas efisiensi berkeadilan, adanya persyaratan poin 5 akan berpotensi menghambat iklim usaha yang adil, kondusif dan berdaya saing. Syarat ini jelas tidak membuat perolehan hak pelaku usaha untuk memperoleh fasilitas menjadi lebih efisien dan sederhana, serta tidak menimbulkan keadilan karena adanya irisan peraturan sebagaimana yang dijelaskan di atas. Menurut Sudjito, keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia di dalam Pancasila bukanlah keadilan formal, yaitu suatu keadilan yang lahir karena perundang-undangan, melainkan keadilan yang bertumpu pada habitat sosialnya, yaitu masyarakat. Melihat pengetahuan dan opini masyarakat sebagaimana yang	

Konstruksi Pasal Sebelum Perubahan	Kelemahan dan/atau alasan	Konstruksi ideal
	telah dijelaskan, maka sudah sepantasnya persyaratan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor dibuat dengan sesederhana mungkin dan BKPM harus memberi pengetahuan bahwa perolehan fasilitas adalah gratis dan mudah.	

BAB VI

PENUTUP

6.1 Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Dalam mengimpor kendaraan bermotor berupa truk dari luar negeri, pengimpor akan dibebani PPN atas impor (11%), bea masuk (5%) dan PPh (2,5%). Beban bea masuk tersebut dapat dimohonkan untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor dalam rangka penanaman modal. Fasilitas ini merupakan salah satu hak penanam modal atau investor sesuai dengan Undang-Undang Penanaman Modal, yang diberikan atau ditolak oleh Kepala BKPM atas nama Menteri Keuangan. Syarat utama agar *eligible* untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor sesuai dengan PMK No. 176/2009 adalah pengimpor/pemohon a) melakukan kegiatan penanaman modal, b) melaksanakan kegiatan usaha jasa angkutan umum dan c) barang yang diimpor adalah barang modal berupa mesin yang i) belum diproduksi di dalam negeri, ii) sudah diproduksi di dalam negeri namun belum memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan atau c) sudah diproduksi di dalam negeri namun jumlahnya belum mencukupi kebutuhan industri, berdasarkan daftar mesin yang ditetapkan oleh Menteri Perindustrian. Perusahaan atau pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha angkutan bermotor untuk barang umum (KBLI 49431), yang

mengimpor barang modal berupa truk atau *tractor head* dari negara produsen, memenuhi syarat utama ini, sehingga dirinya berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin.

2. Setelah diundangkannya Omnibus Law, PP NO. 5/2021 dan Peraturan BKPM No. 4/2021, salah satu syarat untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin adalah perizinan berusaha berbasis risiko yang diajukan dalam Sistem OSS RBA. Pelaksanaan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin pasca peraturan-peraturan ini dinilai tidak adil dan tidak efisien karena terjadi irisan antara peraturan di bidang penanaman modal dan bidang keuangan yang menjadi hakikat pemberian fasilitas, dengan peraturan sektoral di bidang perhubungan. Ketidakadilan timbul ketika tidak adanya sifat proporsional dalam keadilan distributif yang memberikan hak kepada semua orang secara proporsional sesuai dengan porsinya, hilangnya nilai kewajaran dalam persyaratan fasilitas dan peraturan yang tidak bertumpu pada habitat sosial fasilitas, yaitu masyarakat Indonesia, terutama pelaku usaha angkutan barang umum. Terjadinya irisan ini juga menghambat efektivitas hukum, terutama di bidang hukum penanaman modal, karena tidak memperhatikan hakikat pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin sebagai fasilitas penanaman modal. Di sisi lain, peraturan tentang fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor telah berubah sebanyak 4 (empat) kali dalam 6 (enam) tahun terakhir.

Pelaku usaha angkutan barang yang belum banyak yang mengetahui bahwa kegiatan usahanya berhak untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor. Pelaku usaha yang mengetahui pun ada yang mempertimbangkan bahwa skema pengimporan truk secara langsung dari negara asal pada umumnya tidak searah dengan strategi bisnis para pelaku usaha angkutan barang umum, atau merasa bahwa persyaratan untuk memperoleh fasilitas ini sangat rumit, memerlukan koneksi khusus dan memerlukan biaya yang besar. Anggapan seperti ini merupakan bentuk kegagalan hukum, berupa kegagalan untuk mengumumkan peraturan tersebut kepada masyarakat, kegagalan karena menuntut dilakukannya perilaku di luar orang yang diatur dan kegagalan karena sering melakukan perubahan aturan sehingga menyebabkan orang kehilangan orientasi.

3. Untuk mewujudkan regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor yang berbasis nilai-nilai keadilan, maka ketentuan dalam Peraturan BKPM No. 4/2021 perlu direkonstruksi subtansinya agar mewujudkan konstruksi regulasi fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor yang ideal. Selain itu, sedikitnya pelaku usaha angkutan barang umum yang berhasil memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor serta kurangnya pengetahuan masyarakat tentang fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor mengharuskan adanya rekonstruksi budaya hukum. Rekonstruksi subtansi Peraturan BKPM No. 4/2021 dilakukan dengan mengubah salah

satu persyaratan untuk memperoleh fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor berupa perizinan berusaha berbasis risiko, menjadi NIB. Budaya hukum juga perlu direkonstruksi adalah status Nazhir yang sebelumnya Pemerintah melakukan sosialisasi dan promosi kepada masyarakat serta memberikan informasi dan waktu untuk memahami agar mereka memiliki kesadaran bahwa fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor dapat diperoleh dengan cara yang sederhana, tidak memerlukan koneksi khusus dan tidak mengeluarkan biaya apapun atau gratis.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian tersebut disampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Kepada para peneliti, akademisi dan mahasiswa agar dapat lebih memperdalam pembahasan tentang peraturan penanaman modal. Selain daripada fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin yang dibahas dalam penelitian ini, masih terdapat fasilitas penanaman modal lainnya seperti pembebasan atau pengurangan PPh badan selama jangka waktu tertentu *(tax holiday)*, fasilitas pengurangan penghasilan kena pajak *(tax allowance)*, fasilitas pembebasan bea masuk atas impor bahan baku, pembebasan atau penangguhan PPN atas impor barang modal atau mesin

atau peralatan untuk keperluan produksi dan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan.

2. Kepada para pembuat regulasi agar memperhatikan nilai-nilai keadilan dalam membuat peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal dan memperhatikan aspek filisofis dan sosiologis. Penulis tetap mendukung semangat pemerintah untuk menyederhanakan perizinan berusaha di Indonesia agar kegiatan penanaman modal di Indonesia menjadi semakin maju, sederhana dan lebih baik, meskipun demikian perlu diperhatikan nilai keadilan dan efektivitas hukum demi kepentingan pelaku usaha yang melakukan penanaman modal. Selain itu, Penulis juga memperhatikan bahwa sangat diperlukannya suatu sistem informasi yang stabil, mudah dimengerti dan nyaman untuk dipakai dalam menunjang pelaksanaan perizinan berusaha. Para petugas negara baik di BKPM, dinas penanaman modal provinsi dan dinas penanaman modal kabupaten/kota dimohon agar lebih responsif dalam melayani keluhan dan pertanyaan dari para pelaku usaha dan masyarakat.

3. Kepada pelaku usaha dan masyarakat agar lebih terbuka dalam menerima informasi baru, serta menyadari bahwa kegiatan sehari-harinya banyak yang bersinggungan dengan bidang penanaman modal, seperti bekerja di perusahaan, membeli barang modal dan bahan baku, serta mendirikan badan usaha. Peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal merupakan instrumen yang mengatur bagaimana kegiatan penanaman

dilakukan di Indonesia. Pelaku usaha dan masyarakat diharapkan untuk berpartisipasi aktif dalam pembangunan perekonomian Indonesia dengan melakukan kegiatan usaha di bidangnya masing-masing.

6.3 Implikasi

Berdasarkan hasil penelitian, ada beberapa implikasi yang dapat Penulis kemukakan, yaitu:

4. Perubahan persyaratan perolehan fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor akan memenuhi rasa keadilan pelaku usaha yang mengajukan permohonan untuk memperoleh fasilitas tersebut, terutama karena tidak terjadinya irisan antara peraturan di bidang penanaman modal dan keuangan dengan peraturan sektoral di bidang perhubungan di dalam Sistem OSS. Peraturan pemberian fasilitas pembebasan bea masuk atas impor mesin diharapkan akan lebih efektif, guna kesempurnaan peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal.
5. Masyarakat dan pelaku usaha angkutan barang umum yang lebih memahami adanya fasilitas pembebasan bea masuk atas impor kendaraan bermotor, diharapkan akan menjadikannya sebagai salah satu aspek yang perlu dipertimbangkan dalam melaksanakan strategi bisnis untuk memperoleh barang modal berupa truk. Tantangan kegiatan usaha angkutan barang seperti kondisi infrastruktur yang tidak selalu baik, efisiensi bahan bakar, potensi kecelakaan yang tinggi, *sparepart* yang cepat rusak dan kebutuhan

unit truk yang berkualitas dan canggih juga diharapkan akan terwujud demi memberikan pelayanan angkutan yang terbaik bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Austin, *John*. *The Province of Jurisprudence Determined*. London: John Murray, Albermarle Street, 1832.

Aristoteles. *Nichomachean Ethics, translated by W.D. Ross.* Kitchener: Batoche Books, 1999.

Cahyadi, Antonius, dan E. Fernando M. Manullang. *Pengantar ke Filsafat Hukum, Edisi 1, Cetakan Keempat.* Jakarta: Kencana, 2011.

Darmodiharjo, Darji, dan Shidarta. *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*. *Cetakan Ketujuh.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008.

Korkunov, Nikolai M. *General Theory of Law, English Translation by W.G. Hastings, Second Edition*. New York: The Macmillan Company, 1922.

Mertokusumo, Sudikno. *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, *2007*.

_____. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar, Cetakan Kelima.* Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2016.

Rabiman, *Pengetahuan Dasar Teknik Otomotif*. Yogyakarta: Liberty, 2017.

Rahardjo, Satjipto. *Hukum Progresif. Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.

_____, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.

Salman, H.R. Otje, dan Anthon Susanto. *Teori Hukum: Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali, Cetakan Kedelapan*. Bandung: Refika Aditama, 2015.

Soekanto, Soerjono, dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Edisi 1, Cetakan ke-11*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2009.

_____, *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta-UI Press, 2007.

Sutedi, Adrian, *Hukum Perizinan: Dalam Sektor Pelayanan Publik, Cetakan Kelima*. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.

Rawls, John. *A Theory Of Justice, Revised Edition*. Cambridge, Mass: The Belknap Press of Harvard University Press, 1999.

Salim, HS. dan Budi Sutrisno. *Hukum Investasi Di Indonesia, Edisi Kedua, Cetakan Keempat*. Depok: Rajagrafindo Persada, 2014.

Salim, HS. dan ES. Nurbani. *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014.

Tashakkory, Abbas dan Charles Teddlie. *Foundations of Mixed Methods Research Integrating Quantitative and Qualitative Approaches in the Social and Behavioral Sciences*. California: Sage Publications, Inc, 2009.

Peraturan Perundang-undangan

Badan Koordinasi Penanaman Modal. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik*. BN No. 308, Tahun 2020.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal*. BN No. 1767, Tahun 2017.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2021 tentang Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Terintegrasi Secara Elektronik*. BN No. 271, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata Cara Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Fasilitas Penanaman Modal*. BN No. 272, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal*. BN No. 821, Tahun 2019.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Pedoman dan Tata*

Cara Pengawasan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. BN No. 273, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 tentang tentang Pedoman dan Tata Cara Perizinan dan Fasilitas Penanaman Modal.* BN No. 934, Tahun 2018.

_____. *Peraturan Menteri Investasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kemitraan di Bidang Penanaman Modal Antara Usaha Besar Dengan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Di Daerah*. BN No. 171, Tahun 2022.

Badan Pusat Statistik. *Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia.* BN No. 1084, Tahun 2020.

Hindia Belanda. *Burgerlijke Wetboek voor Indonesie*. Staatsblad 1847-23.

Indonesia. *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*

_____. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 Tentang Penanaman Modal Asing.* LN No. 1. TLN No. 2818, Tahun 1967.

_____. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 Tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing*. Tahun 1970.

_____. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja.* LN No. 245. *TLN* No. 6573, Tahun 2020.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1970 Tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri.* Tahun 1970.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.* LN No 82. TLN No. 5234, Tahun 2011.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.* LN No. 93. TLN No. 4661. Tahun 2006.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* LN No. 96. TLN No. 5025, Tahun 2009.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*. LN No. 65. TLN No. 4722, Tahun 2007.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal.* LN No. 67. TLN No. 4724, Tahun 2007.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas.* LN No. 106. TLN No. 4756, Tahun 2007.

_____. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.* LN No. 157. TLN No. 5076, Tahun 2009.

_____. *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri.* LN No. 33. TLN No. 2853, Tahun 1968.

_____. *Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1921 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan.* LN No. 246. TLN No. 6736, Tahun 2021.

Menteri Keuangan. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 138/PMK.02/2021 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Bersifat Volatil dan Kebutuhan Mendesak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan.* BN No. 1126, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 176/PMK.011/2009 Tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin Serta Barang Dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*. BN No. 432, Tahun 2009.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 188/PMK.010/2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 Tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*. BN No. 1472, Tahun 2015.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 216/PMK.04/2019 Tentang Angkut Terus dan Angkut Lanjut Barang Impor Atau Barang Ekspor.* BN No. 1716, Tahun 2019.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 26/PMK.010/2022 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan*

Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor. BN No. 316, Tahun 2022.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.010/2017 Tentang Pemungutan Pajak Penghasilan Pasal 22 Sehubungan Dengan Pembayaran Atas Penyerahan Barang dan Kegiatan Di Bidang Impor Atau Kegiatan Usaha Di Bidang Lain.* BN No. 361, Tahun 2017.

_____. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 76/PMK.011/2012 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 176/PMK.011/2009 Tentang Pembebasan Bea Masuk atas Impor Mesin serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*. BN No. 539, Tahun 2012.

_____, *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 80/PMK.03/2012 Tentang Jasa Angkutan Umum Di Darat dan Jasa Angkutan Umum di Air Yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai*. BN No. 554, Tahun 2012.

Menteri Perhubungan. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggara Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi*. BN No. 257, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor*. BN No. 547, Tahun 2018.

_____. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*. BN No. 1817, Tahun 2014.

_____. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan*. BN No. 1087, Tahun 2019.

Menteri Perindustrian. *Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 32 Tahun 2020 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 19-M-IND/PER/2/2010 tentang Daftar Mesin, Barang dan Bahan Produksi Dalam Negeri Untuk Pembangunan Atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal*. BN No. 1209, Tahun 2020

_____. *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor*. BN No. 1235, Tahun 2019.

_____. *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34/M-IND/PER/9/2017 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat Atau Lebih.* BN No. 378, Tahun 2018.

Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko.* LN No. 15. TLN No. 6617, Tahun 2021.

_____. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak*

Penjualan Atas Barang Mewah Sebagaimana Telah Beberapa Kali Diubah Terakhir Dengan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah. LN No. 4. TLN No. 5271. Tahun 2012.

_____. Pemerintah Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* LN No. 40. TLN No. 6642, Tahun 2021.

Internet

https://www.abf.gov.au/importing-exporting-and-manufacturing/importing/cost-of importing-goods/charges, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://www.abf.gov.au/importing-exporting-and-manufacturing/tariff-classification/current tariff/schedule-3/section-xvii/chapter-87#8701, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://www.abf.gov.au/tariff-classification-subsite/Pages/TariffConcessionOrders.aspx, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub, diakses pada tanggal 2 Juni 2022.

https://www.cbp.gov/trade/basic-import-export/importing-car, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://www.cnbcindonesia.com/news/20191030172710-4-111454/jokowi-mau-bangun-2500-km-tol-baru-duitnya-dari-mana-nih, diakses pada tanggal 23 Juli 2020.

https://www.cnbcindonesia.com/news/20190915191130-4-99585/mantap-jokowi-mau-bangun-2000-km-jalan-tol-di-2019-2024, diakses pada tanggal 23 Juli 2020.

https://connect2india.com/import-duty-for-Truck-Parts, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://data.pu.go.id/dataset/kondisi-permukaan-jalan-nasional, diakses pada tanggal 3 Juni 2022.

https://disnakertrans.bantenprov.go.id/Berita/topic/268, diakses pada tanggal 2 September 2022.

https://ekonomi.bisnis.com/read/20190410/98/910242/harga-truk-kian-tak-terjangkau-aptrindo-minta-insentif-bea-balik-nama, diakses pada tanggal 4 Mei 2021.

https://ekon.go.id/publikasi/detail/1476/izin-berusaha-kini-lebih-mudah-menko-perekonomian-resmi-meluncurkan-sistem-oss, diakses pada tanggal 25 April 2021.

https://ekon.go.id/publikasi/detail/1247/pelayanan-sistem-oss-mulai-beroperasi-di-bkpm-awal-tahun-2019, diakses pada tanggal 25 April 2021.

https://ekonomi.bisnis.com/read/20201020/9/1307511/peringkat-eodb-indonesia-stagnan-reformasi-cepat-dibutuhkan, diakses pada tanggal 23 April 2021.

http://www.eximguru.com/exim/guides/how-to-import/ch_16_impor_of_cars_vehicle_commerical_and_non_commercial.aspx, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://www.howtogermany.com/pages/import-car.html, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://hts.usitc.gov/current, diakses pada tanggal 7 September 2022.

https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/, diakses pada tanggal 12 Juli 2022.

https://www.investindonesia.go.id/id/artikel-investasi/detail/ease-of-doing-business-di-indonesia-terus-membaik, diakses pada tanggal 23 April 2021.

https://izin.co.id/indonesia-business-tips/2019/11/27/perbedaan-oss-1-0-dan-oss-1-1/, diakses pada tanggal 25 April 2021.

https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/rekonstruksi, diakses pada tanggal 27 Juli 2020.

https://kemenperin.go.id/siinas/, diakses pada tanggal 30 Agustus 2022.

https://www.kompasiana.com/sujadi/5c9399f40b531c6d770f96f3/mrt-dan-lrt-kereta-api-swasta-pertama-indonesia-pasca-merdeka, diakses pada tanggal 16 Mei 2020.

http://konsultan-mitsubishi.com/sk-165-mitsubishi-fuso-6x4-6x2-dan-4x2-dimana-perbedaannya.html, diakses pada tanggal 18 Mei 2020.

https://mediaindonesia.com/politik-dan-hukum/310237/omnibus-law-diramalkan-akan-lesatkan-eodb-indonesia, diakses pada tanggal 23 April 2021.

https://nasional.kontan.co.id/news/peringkat-kemudahan-berbisnis-indonesia-stagnan-di-posisi-73-ini-kata-kepala-bkpm, diakses pada tanggal 23 April 2021.

https://news.detik.com/kolom/d-6266670/kecelakaan-truk-dan-sistem-logistik-yang-salah, diakses pada tanggal 1 September 2022.

https://nswi.bkpm.go.id/datum/get_datum_pabean, diakses pada tanggal 6 September 2022.

https://nswi.bkpm.go.id/datum/get_datum_peringkat_investasi, diakses pada tanggal 16 oktober 2021.

https://perizinan.oss.go.id/#/permohonan/pemenuhan/persyaratan/form, diakses pada tanggal 2 April 2022.

https://savingpoint.com.au/tariff-concession-order/, diakses pada tanggal 11 September 2022.

https://siinas.kemenperin.go.id/e-licensing/tpt-kbm, diakses pada tanggal 30 Agustus 2022.

https://sipp.menpan.go.id/news/detail/dinas-penanaman-modal-dan-pelayanan-terpadu-satu-pintu/oss-versi-1-1-launching-1-januari-2020, diakses pada tanggal 25 April 2021.

https://www.tradefinanceglobal.com/letters-of-credit/, diakses pada tanggal 12 Juli 2022.

https://www.tribunnews.com/otomotif/2022/04/05/produksi-truk-dan-bus-daimler-di-brasil-macet-karena-semikonduktor-5600-karyawan-diliburkan?page=all, diakses pada tanggal 12 Juli 2022.

https://vta.dephub.go.id/ pada tanggal 5 agustus 2022 pukul 17.08 WIB.

Lain-lain

Anggara, Sahya, *Teori Keadilan John Rawls Kritik Terhadap Demokrasi Liberal.* Dimuat dalam Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Volume 1. Januari-Juni 2013. Bandung: UIN Sunan Gunung Jati, 2013.

Attamimi, A. Hamid S. *Ilmu Pengetahuan Perundang-undangan (Gesetzgebungswissenchaft) dan Pengembangan Pengajarannya di Fakultas Hukum*. Makalah dalam Diskusi Mengenai Kemungkinan Masuknya Ilmu Perundang-undangan dalam Kurikulum Fakultas Hukum pada Pertemuan Dekan-Dekan Fakultas Hukum Negeri Se-Indonesia Di Bawah Konsorsium Ilmu Hukum. Jakarta. 20-21 Oktober 1989.

Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E. Akt., M.Hum. *Materi Ajar Teori Hukum Disertasi.* Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2020.

Kelsen, Hans. *Law, State and Justice in the Pure Theory of Law*. Dimuat dalam the Yale Law Journal. Volume 57:377. New Haven: The Yale Law Journal Company Inc., 1948.

Mahanani, Anajeng Esri Edhi, *Rekonstruksi Budaya Hukum Berdimensi Pancasila Dalam Upaya Penegakan Hukum di Indonesia* Dimuat dalam Jurnal

Yustika. Volume 22 Nomor 2. Juli Tahun 2019. Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Surabaya, 2019.

Maryanto, *Materi Ajar Metodologi Penelitian Hukum Disertasi*. Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2020.

Meilani, Hilma, *Hambatan Dalam Meningkatkan Investasi Asing Di Indonesia dan Solusinya.* Dimuat dalam Info Singkat, Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual Dan Strategis. Volume XI. Nomor 19/I/Puslit/Oktober/2019. Oktober 2019. Jakarta: Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2019.

Nasution, Bahder Johan, *Kajian Filosofis Tentang Konsep Keadilan Dari Pemikiran Klasik Sampai Pemikiran Modern.* Dimuat dalam Yustisia Jurnal Hukum. Volume 3 Nomor 2. Mei-Agustus 2014. Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2014.

Rhiti, Hyronimus. *Landasan Filosofis Hukum Progresif*. Dimuat dalam Justitia Et Pax, Jurnal Ilmu Hukum. Volume 32. Nomor 1. Juni 2016. Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016.

Suryani, Meta, Anis Mashdurohatun, *Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Dimuat dalam Jurnal Pembaharuan Hukum. Volume III Nomor 1. Januari–April 2016. Semarang: Fakultas Hukum Universitas Sultan Agung, 2016.

Turiman, *Memahami Hukum Progresif Prof. Satjipto Rahardjo Dalam Paradigma "Thawaf". (Sebuah Komtemplasi Bagaimana Mewujudkan Teori Hukum Yang Membumi/Grounded Theory Meng-Indonesia).* Semarang: Universitas Diponegoro, 2010.

Zuhraini, *Kajian Sistem Penyelenggaraan Pemerintahan Pekon Dalam Perspektif Hukum Sebagaoi Sistem Nilai (Berdasarkan Teori Lon Fuller)* Dimuat dalam Jurnal Hukum Ekonomi Syariah. Volume 9 Nomor 2. Tahun 2017. Bandar Lampung: Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, 2017.

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
UNISSULA
جامعة سلطان أجونج الإسلامية