

KAJIAN MANFAAT KEBIJAKAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DI SEKTOR PERHUBUNGAN KOTA BATAM

R. Pramono Soedomo^{*)}

Pusat Kajian APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan RI
Jalan Lapangan Banteng Jakarta Pusat

ABSTRACT

Each mode of transportation carriers and vehicles with the types and functions that have certain specifications are required for the testing of vehicles for road worthiness criteria to ensure the level of safety, security and comfort on a public road.

For services referred to the test every vehicle levies imposed levies Motor Vehicle Inspection in accordance with the Law number 28 of 2009 on Local Taxes and Levies.

The purpose of this study to determine the potential acceptance of retribution test motor vehicles and their relation to the availability of public transportation in the city of Batam. This research methodology descriptive analysis approach by calculating levy revenue growth associated number of vehicles that carry out the obligations and view the relationship between user charges and the availability of public transportation facilities in Batam.

The results of the study showed that the number of public transportation is relatively much less than public transport instead. Number of public transport in 2009 as many as 5710 units, not the public transport as much as 15,166 units. For public transportation was dominated by Taxi as many as 3221 units (58.51%), Opelet 1637 units (29.74%) was Bus of 647 units (11.75%). From the aspect of local revenue, levy income since the year 2003 - 2009 showed good progress and positive impact on PAD. To improve the reception area, the test vehicles are made to private vehicles in order to reduce air pollution levels. Special levy tariffs trucks can be increased as a compensation expense of road damage due to the mobility of the truck, while outside the truck tariffs can be lowered in order to raise awareness of motor vehicle testing.

Keywords: *Levy Test Vehicle, Transportation Batam, Retribution, Public Transportation.*

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai peranan penting dalam berbagai sendi kehidupan masyarakat, kehidupan negara dan bangsa. Moda transportasi merupakan sarana di sektor perhubungan yang berfungsi untuk memobilisasi barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Bentuk alat transportasi bisa beraneka ragam mulai dari yang paling sederhana yaitu dari alat transportasi tidak bermesin seperti : hewan penunggang, gerobak, sepeda, dan sebagainya sampai dengan alat transportasi bermesin seperti : kendaraan bermotor (roda dua atau lebih), kereta api, trem listrik dan kendaraan bermotor di atas air serta pesawat udara. Alat transportasi dimaksud dikelompokkan dalam tiga moda transportasi yaitu, moda transportasi udara, laut dan darat. Ketiga moda transportasi tersebut masing-masing mempunyai keunggulan sendiri.

Pesawat terbang merupakan jenis transportasi udara yang memiliki keunggulan dibanding moda transportasi lainnya dilihat dari sisi kecepatan sampai tujuan. Sedangkan kapal laut mempunyai keunggulan dapat mengangkut barang dan orang dalam jumlah besar dan

moda transportasi ini mempunyai peranan sangat penting dan strategis bagi negara maritim seperti Indonesia. Sementara transportasi darat merupakan moda yang lebih berperan sebagai alat angkut dalam pulau (antar desa, antar kota, bahkan antar propinsi/wilayah) serta alat angkut antar moda yaitu sarana penunjang bagi moda transportasi laut dan udara karena berfungsi untuk mobilitas barang dan orang dari tempat asal ke bandara/pelabuhan atau sebaliknya dari bandara /pelabuhan ke tempat tujuan.

Berdasarkan data statistik (BPS, 2009) pertumbuhan moda transportasi secara nasional dalam kurun waktu tahun 1987 sampai dengan tahun 2008, didominasi oleh bus dan mobil penumpang. Rata-rata pertumbuhan bus sebesar 10,82 persen. Sedangkan rata-rata pertumbuhan mobil penumpang 10,48 persen. Angka yang sama terjadi pada kendaraan bermotor roda dua yang rata-rata pertumbuhannya mencapai 10,48 persen. Untuk truk relatif lebih rendah rata-rata pertumbuhannya hanya sebesar 8,31 persen. Dengan demikian secara nasional, moda transportasi tumbuh relatif lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan ekonomi nasional yang rata-rata berada pada level 6 -7 persen per tahun. Pada sisi lain pertumbuhan jumlah kendaraan yang relatif lebih tinggi dibanding dengan pertumbuhan panjang jalan, menandakan bahwa kapasitas jalan yang menampung kendaraan yang melakukan mobilitas relatif lebih rendah sehingga berpotensi menimbulkan persoalan di jalan raya, apalagi semakin diperkuat dengan kenyataan bahwa kualitas jalan pada berbagai tempat relatif berbeda satu dengan lainnya. Di berbagai wilayah, terdapat jalan yang memang memiliki kualitas baik namun tidak sedikit terdapat jalan yang memiliki kualitas buruk. Terdapat keterkaitan antara kualitas jalan dengan angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Dengan demikian menjaga kualitas jalan dan mengontrol kualitas kendaraan yang melaju di jalan tersebut menjadi sama pentingnya.

Kota Batam terletak di pulau Batam berada pada wilayah propinsi Kepulauan Riau memiliki luas wilayah lebih kurang 3.990 Km², terdiri dari lautan seluas 2.950 Km² dan daratan seluas 1.040 Km² dengan jumlah pulau lebih dari 400 pulau. Kota Batam merupakan kota industri dan kota dagang, secara geografis letaknya sangat strategis pada jalur pelayaran internasional dengan jarak hanya 12,5 mil laut (20 Km) dari Singapura serta menjadi pintu gerbang lalu lintas wisatawan yang keluar masuk dari dan ke luar negeri melalui Pelabuhan laut Sekupang. Pertumbuhan ekonomi Kota Batam senantiasa di atas rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional, pertumbuhannya berkembang dengan sangat pesat. Bahkan dibanding dengan daerah lain di Indonesia, penduduk Batam mempunyai pendapat per kapita cukup tinggi. Pendapatan regional per kapita berdasarkan harga berlaku pada tahun 2008 mencapai 36,82 juta rupiah dan berdasarkan harga konstan tahun 2000 mencapai 24,58 juta rupiah (*Pemkot Batam*, 2009).

Seiring dengan laju pertumbuhan ekonomi kebutuhan akan moda transportasi darat dari tahun ke tahun terus meningkat. Dalam tahun 2008, pertumbuhan jumlah kendaraan di Kota Batam relatif sangat tinggi. Hingga saat ini jumlah kendaraan roda dua mencapai 157,398 unit dan non roda dua mencapai 44,158 unit.² Dengan asumsi pertumbuhan 10 persen per tahun maka diperkirakan Kota Batam membutuhkan jaringan jalan dengan lebar dan panjang yang lebih banyak lagi. Untuk itu Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Batam telah mengusulkan untuk membangun jalan tol guna mengurangi kemacetan yang terjadi pada ruas dalam kota.

Keberadaan moda transportasi baik roda dua maupun roda empat atau lebih, disamping memberikan dukungan bagi pergerakan manusia dan barang, juga memberikan pendapatan bagi Pemerintah Daerah (Pemda). Pemda memperoleh pendapatan, baik sebagai pungutan pajak maupun dalam bentuk retribusi. Dengan demikian sektor transportasi tidak saja memberikan manfaat terhadap perekonomian secara keseluruhan namun juga memberikan manfaat bagi penerimaan kas daerah.

Kajian Kebijakan Retribusi

Kajian ini memusatkan perhatian pada dampak kebijakan pengujian kendaraan bermotor yang muncul sebagai bagian dari kebijakan nasional di sektor transportasi. Kebijakan pengujian kendaraan bermotor merupakan upaya pemerintah untuk menjaga agar kendaraan bermotor yang digunakan memberikan dampak positif terhadap para penggunanya, paling tidak pengujian dimaksud akan membatasi kendaraan yang tidak laik jalan beroperasi di jalan umum. Diharapkan gangguan lalu lintas akibat permasalahan yang ditimbulkan oleh kendaraan yang tidak laik jalan, dapat dikurangi sehingga lalu lintas menjadi lancar. Di sisi lain terkait dengan penerapan kebijakan pengujian kendaraan bermotor, diharapkan dari kajian ini akan diketahui dampak ekonomi atas implementasi kebijakan tersebut berupa manfaatnya bagi penerimaan pemerintah daerah serta dampak non ekonomi berupa ketersediaan jumlah kendaraan yang laik jalan sehingga memberikan rasa aman di jalan bagi pengguna jasa transportasi darat di Kota Batam.

Berdasarkan uraian permasalahan tersebut maka tujuan kajian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar manfaat retribusi pengujian kendaraan bermotor ini terhadap penerimaan daerah sebagai dampak ekonomi serta untuk mengetahui tingkat kepatuhan masyarakat pemilik kendaraan bermotor yang mengoperasikan kendaraannya di jalan umum, melalui perkembangan jumlah kendaraan yang melakukan uji kendaraan tersebut.

STUDI PUSTAKA

Pada era otonomi daerah seperti yang diamanatkan dalam pasal 14 Undang-Undang Nomor: 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, uji kendaraan bermotor merupakan salah satu kewenangan pemerintah pusat yang telah dilimpahkan kepada pemerintah daerah. Disamping itu masih terdapat urusan-urusan wajib yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah bahkan pada pasal 15 menyebutkan adanya urusan pilihan yang dapat dilaksanakan oleh pemerintah daerah. Secara keseluruhan setidaknya terdapat 26 urusan wajib dan 8 urusan pilihan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor: 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Propinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota.³ Pasal 2 ayat 4 huruf (g) peraturan pemerintah tersebut, menjelaskan bahwa bidang perhubungan merupakan urusan wajib yang mesti dilaksanakan oleh pemerintah daerah.

Retribusi Daerah menurut Bab 1, pasal 1, butir (64), Undang Undang Republik Indonesia nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, adalah Pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/ atau diberikan oleh Pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. Sedangkan jasa seperti yang tercantum dalam butir (65), adalah kegiatan Pemerintah Daerah berupa

usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya yang dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan.

Sebagai objek retribusi adalah : (a). Jasa Umum, (b). Jasa Usaha, dan (3). Perizinan Tertentu. Menurut Pasal 110 undang-undang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, pengujian kendaraan bermotor merupakan bagian dari retribusi jasa umum.

Pelaksanaan uji kendaraan bermotor dilihat dari aspek kegiatan, dapat dikategorikan dan terkait dalam bidang perhubungan, bidang energi, bidang lingkungan hidup, bidang pekerjaan umum dan penataan ruang . Keterkaitan uji kendaraan bermotor dengan bidang perhubungan karena kegiatan tersebut menyangkut kelayakan jalan kendaraan yang dioperasikan di jalan umum sebagai moda transportasi darat. Sedang keterkaitannya dengan bidang lingkungan hidup karena bahan buangan hasil pembakaran kendaraan bermotor berdampak terhadap pencemaran udara. Keterkaitannya dengan bidang energi karena penggunaan bahan bakar kendaraan yang kurang layak jalan menyebabkan pemakaian bahan bakar kendaraan tersebut menjadi boros energi. Sementara keterkaitan dengan bidang pekerjaan umum karena kebutuhan/ ketersediaan jalan yang ada harus disesuaikan dengan jumlah dan kapasitas kendaraan (tonase) agar ketersediaan kualitas jalan yang memadai dapat dipertahankan. Trayek kendaraan juga perlu diatur agar moda transportasi darat ini dapat memberikan pelayanan yang baik dan nyaman sesuai tataruang perkotaan yang telah dipersiapkan pemerintah daerah Kota Batam.

Sebagai payung hukum terhadap pelaksanaan kegiatan uji kendaraan bermotor ini yaitu: (1). Peraturan Pemerintah Nomor: 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, (2). Keputusan Kementerian Perhubungan Nomor: KM-63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan serta Komponen-komponennya dan, (3) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM- 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Instansi yang melaksanakan uji kendaraan bermotor ialah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Studi yang pernah dilakukan mengenai retribusi uji kendaraan bermotor relatif tidak banyak. Beberapa studi lebih membahas mengenai retribusi dalam arti yang lebih luas terkait dengan potensi dan peluang. Studi tersebut lebih menyoroti masalah retribusi yang lebih bersifat menyeluruh sehingga tidak semata-mata memusatkan perhatian pada satu jenis retribusi saja. Namun demikian ada beberapa hasil temuan yang dapat disampaikan terkait dengan peran dari retribusi yang diterapkan oleh pemerintah daerah.

Heru Priyo Digdo (2003) dalam tulisannya menyimpulkan bahwa retribusi daerah bersifat elastis karena retribusi daerah relatif peka terhadap Pendapatan Asli Daerah.⁴ Dengan demikian dapat diartikan bahwa retribusi apapun jenisnya yang dilakukan di daerah, memegang peran penting bagi penerimaan daerah. Oleh sebab itu tidak salah kalau dikatakan bahwa retribusi uji kendaraan bermotor yang merupakan bagian penting dalam struktur PAD dan memiliki potensi yang cukup baik sebagaimana jenis retribusi lainnya. Menurut penulis ada fakta bahwa retribusi uji kendaraan bermotor memiliki kontribusi terhadap PAD secara signifikan. Namun demikian retribusi tidak hanya dilihat dari sisi sebagai sumber penerimaan saja. Retribusi juga merupakan alat yang efektif untuk kebijakan sektoral. Menurut hal ini terlihat dari indikator kinerja yang diharapkan dari masing-masing

sektor tersebut. Alasan lain adalah terkait dengan sifat dari retribusi yang berbeda dengan pungutan pajak. Retribusi yang dibayar oleh masyarakat merupakan pembayaran atas jasa yang mereka terima. Oleh karena itu masyarakat yang menikmati jasa tersebut tidak keberatan untuk melakukan pembayaran sepanjang memperoleh manfaat atas pungutan tersebut.

Sedangkan Murzani (2002) mengembangkan model kelayakan penerapan suatu retribusi di suatu daerah. Menurut Murzani tidak semua retribusi sebagaimana yang diijinkan dalam peraturan perundang-undangan dapat serta merta diterapkan di daerah, Terdapat pungutan yang tidak layak untuk diterapkan. Sekalipun tujuannya adalah ekstensifikasi penerimaan namun mengingat potensi pungutan relatif berbeda di antara daerah maka dalam upaya meningkatkan retribusi perlu mengkaji dari aspek peluang dan hambatan.⁵ Termasuk pungutan yang bersifat lintas sektoral seperti pungutan retribusi kendaraan bermotor,

Sedangkan dari aspek lingkungan, kebijakan pungutan retribusi uji kendaraan merupakan bagian dari upaya pembangunan berwawasan lingkungan. Menurut Kepala BAPPEDA Kota Batam, adanya laju pertambahan kendaraan bermotor di Batam semakin pesat, akan membawa dampak yang sangat tidak baik bagi lingkungan hidup. Menurutnya sudah saatnya standar baku mutu emisi gas buangan diterapkan di Kota Batam sebagai salah satu bagian dari uji kendaraan bermotor. Terkait pembangunan sarana transportasi berwawasan lingkungan, pada tahun 2008 Walikota Batam telah menanda-tangani kesepakatan dengan para pemimpin kota-kota besar di lingkup ASEAN untuk mendorong upaya mendukung *grand design* pembangunan berwawasan lingkungan di Batam. Selain itu uji emisi ini juga ditujukan untuk meminimalisir eksekusi yang ditimbulkan dari hasil pembuangan kendaraan bermotor sehingga para pemilik kendaraan sadar akan pentingnya uji emisi sebagai kelayakan operasional kendaraan bermotornya. Diharapkan dengan adanya uji emisi, Batam benar-benar bebas dari polusi udara atau setidaknya pencemaran udara semakin berkurang.

Pemerintah Kota Batam menetapkan retribusi uji kendaraan bermotor dengan alasan bahwa retribusi dimaksud merupakan salah satu sumber pendapatan penting bagi pemerintah daerah dan disamping itu, uji kendaraan bermotor merupakan instrumen kebijakan sektor transportasi yang mempersyaratkan agar setiap kendaraan bermotor mempunyai kualifikasi laik jalan untuk menjamin keselamatan di jalan. Dengan demikian mobilitas manusia dan barang tidak terhambat dan sekaligus menciptakan rasa aman bagi para penggunanya.

Terdapat dua alasan pentingnya penerapan perda retribusi ini. Pertama terkait dengan potensi penerimaan yang dapat dikelola oleh pemerintah daerah. Kedua terkait dengan tujuan pemerintah daerah meningkatkan layanan moda transportasi lebih baik kepada masyarakat kota Batam dengan jaminan ketersediaan moda transportasi, kenyamanan dan keselamatan para penumpang.

Jenis kendaraan yang dikenakan retribusi uji kendaraan bermotor ini meliputi mobil bus, mobil pengangkut barang (truk, mobil box), kereta gandeng, kereta tempelan, kereta khusus dan kendaraan umum/ mobil penumpang umum. Sebagaimana tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor: 03 Tahun 2001 tentang Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Di Daerah Kota Batam. Perda tersebut memberikan kewenangan bagi pemerintah daerah untuk melakukan uji bagi kelayakan kendaraan bermotor agar layak jalan. Dengan adanya peraturan ini diharapkan pemerintah daerah memperoleh pendapatan melalui biaya yang

ditetapkan dalam pengujian tersebut (pasal 11) sekaligus menjamin agar moda transportasi yang digunakan mempunyai kualifikasi layak jalan.

METODOLOGI

Penelitian ini memusatkan perhatian pada dampak kebijakan pengujian yang tercermin dari sisi penerimaan retribusi uji kendaraan bermotor dalam kaitannya sebagai potensi penerimaan asli daerah. Sedangkan dampak dari sisi sosialnya tercermin dari terciptanya penyelenggaraan moda transportasi yang lebih memberikan jaminan keselamatan, keamanan dan kenyamanan dengan berkurangnya polusi yang bersumber dari moda transportasi darat. Penelitian ini berlokasi di Kota Batam. Adapun sumber data berasal dari Kantor Dinas Pendapatan dan Kantor Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Batam sebagai kota yang memiliki potensi pertumbuhan ekonomi yang relatif cukup tinggi yang tumbuh sebagai kota industri, perdagangan dan pariwisata.

Data yang digunakan adalah seluruh populasi penerimaan retribusi Kota Batam khususnya retribusi uji kendaraan bermotor periode tahun anggaran 2003 - 2009. Teknik pengumpulan data melalui sortasi dokumen terkait target dan realisasi penerimaan Pendapatan Asli Daerah dan penerimaan retribusi uji kendaraan bermotor, perkembangan jumlah kendaraan, sarana jalan dan jembatan, fakta dilapangan kondisi transportasi di kota Batam serta wawancara dengan berbagai pihak terkait.

Batasan variabel sebagai definisi pada penelitian ini menyangkut :

1. Dampak ekonomi adalah akibat yang dihasilkan dari implementasi kebijakan yang tercermin dari besarnya Retribusi Uji Kendaraan Bermotor yang diterima Pemda. Adapun yang dimaksud dengan Retribusi Uji Kendaraan Bermotor adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa pengujian berkala kendaraan bermotor dan jasa pengujian tidak berkala kendaraan bermotor ;
2. Dampak sosial adalah akibat yang ditimbulkan dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang bersumber dan dipungut sendiri oleh Pemerintah Daerah.

Teknik analisa data statistik menggunakan pendekatan analisis deskriptif dengan melakukan perhitungan pertumbuhan penerimaan retribusi dikaitkan dengan banyaknya kendaraan bermotor yang melaksanakan kewajiban tersebut.

DATA DAN HASIL ANALISIS

Total panjang jalan berdasarkan data tahun 2008 mencapai 1087,79 km dengan rincian jalan katagori baik sepanjang 805,99 km, kondisi sedang sepanjang 148,46 selebihnya kondisinya rusak. Sementara pada tahun 2000 panjang jalan baru mencapai 914,32 km dengan katagori jalan baik sepanjang 649,39 km dan jalan sedang sepanjang 160,39 km. Pertambahan panjang jalan selama 8 tahun mencapai 173,46 Km, atau pertambahan panjang jalan rata-rata pertahun sebanyak 21,68 km (*Pemkot Batam, 2009*). Disamping ketersediaan jalan, Kota Batam memiliki jembatan yang menghubungkan pulau-pulau terdekat untuk mempermudah akses serta mobilitas penduduk dan perekonomian masyarakat seputar Batam. Infrastruktur jembatan yang telah dibangun seperti yang tercantum dalam tabel 1.

Tabel 1. Daftar Infrastuktur Jembatan di Kota Batam yang Menghubungkan Pulau Batam dengan Pulau Galang Baru

No	Nama Jembatan	Panjang Total	Tinggi Vertikal	Penghubung Pulau
1	Tengku Fisabilillah	642 mtr	38 mtr	P. Batam - P. Tonton
2	Naga Singa II	420 mtr	15 mtr	P. Tonton - P. Nipah
3	Raja Ali Haji	270 mtr	15 mtr	P. Nipah - P. Setokok
4	Sultan Zainal Abidin	365 mtr	16,5 mtr	P. Setokok - P. Rempang
5	Tuanku Tambusai	385 mtr	31 mtr	P. Rempang - P. Galang
6	Raja Kecil	180 mtr	9,5 mtr	P. Galang - P. Galang Baru

Sumber : Penkot Batam, 2009 (diolah)

Jembatan dan jalan merupakan satu prasarana dalam sistem transportasi. Dengan tersedianya infrastruktur jembatan dan jalan yang memadai maka sarana transportasi akan lebih mudah dan layanan pemerintah daerah terhadap masyarakatnya akan lebih baik sehingga kedepannya perekonomian Kota Batam akan berkembang lebih baik lagi.

Uji kendaraan bermotor merupakan satu bentuk persyaratan yang diwajibkan bagi para pengguna kendaraan. Adapun berdasarkan hasil penelitian di Kota Batam, kendaraan yang wajib melakukan uji kendaraan terbagi ke dalam beberapa jenis sebagaimana diatur dalam peraturan daerah Kota Batam Nomor: 03 Tahun 2001 tentang Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Di Wilayah Kota Batam.

Berdasarkan peraturan tersebut maka disusunlah jenis kendaraan yang terkena wajib uji kendaraan di Kota Batam. Untuk selanjutnya pada tabel 2, tercantum jenis kendaraan bermotor di wilayah Batam yang melakukan wajib uji pada periode tahun 2003 sampai dengan bulan Agustus tahun 2009 adalah sebagai berikut :

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji Menurut Jenis Kendaraan di Kota Batam, Periode Tahun 2003 – Agustus 2009 (dalam unit)

Jenis Kendaraan	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Taxi	3.104	3.174	3.199	3.206	3.206	3.220	3.221
2. Oplet	1.609	1.509	1.549	1.583	1.607	1.634	1.637
3. Bis	1.884	2.006	2.072	2.159	2.238	2.397	2.475
- Umum	370	390	435	474	503	599	647
- Bukan Umum	1.472	1.572	1.592	1.640	1.687	1.747	1.777
- Pemerintah	42	44	45	45	48	51	51
4. Truk	11.453	11.373	11.561	11.690	12.197	12.692	13.044
- Umum	110	120	120	118	120	151	149
- Bukan Umum	11.245	11.145	11.331	11.462	11.951	12.337	12.565
- Pemerintah	98	108	110	110	126	204	330
5. Truk Tempelan	390	397	406	641	459	484	499
- Umum	59	56	56	58	56	56	56
- Bukan Umum	331	341	350	579	403	428	438
- Pemerintah	0	0	0	4	0	0	5

Sumber : Penkot Batam, 2009 (diolah)

Dari data pada tabel 2 tersebut di atas, tampak bahwa jenis kendaraan yang melakukan uji kelayakan terbanyak berasal dari jenis Truk terutama Truk bukan umum. Istilah Truk bukan umum adalah Truk milik perusahaan yang dioperasikan sebagai alat angkut untuk keperluan sendiri misalnya : Alat angkut hasil industri perusahaan perorangan / swasta dan atau perusahaan BUMN/BUMD dasar plat nomor kendaraan berwarna hitam (merah untuk kendaraan milik pemerintah). Sedangkan katagori kendaraan umum apabila mempunyai plat nomor kendaraan berwarna kuning.

Jumlah kendaraan yang melakukan pengujian kendaraan bermotor tersebut di atas, seperti yang digambarkan pada Grafik 1. berikut ini, tampak bahwa Truk bukan umum menduduki strata tertinggi yaitu sesuai data pada bulan Agustus tahun 2009 tercatat sebanyak 12.565 unit. Dari data banyaknya Truk Bukan Umum tersebut dapat diindikasikan bahwa layanan transportasi yang ada di Batam saat ini lebih untuk layanan kegiatan angkutan barang angkutan bukan umum, yaitu angkutan barang pribadi, perusahaan, badan/ lembaga dan angkutan barang proyek pembangunan fisik. Pergerakan tersebut mencirikan kesibukan Batam sebagai kota dagang dan industri.

Urutan ke-dua jumlah kendaraan yang terkena uji kendaraan bermotor, adalah Taxi. Data yang ada menunjukkan bahwa pada periode yang sama, Taxi di Kota Batam mencapai 3.221 unit. Urutan ke-tiga adalah kendaraan Bus bukan umum sebanyak 1.777 unit, sedang urutan ke-empat adalah oplet jumlahnya 1637 unit. Disusul dengan Bus umum pada urutan ke-lima jumlahnya sebanyak 647 unit. Urutan ke-enam adalah Truk tempelan bukan umum sebanyak 438 unit dan urutan ke-tujuh adalah Truk Pemerintah sebanyak 330 unit. Sementara Truk umum menduduki urutan ke-delapan dengan jumlah kendaraan sebanyak 149 unit. Selebihnya yaitu Bus milik pemerintah, Truk tempelan umum dan Truk tempelan milik pemerintah masing-masing jumlahnya kurang dari 60 unit.

1. Aspek Ketersediaan Kendaraan Penumpang Umum

Dilihat dari sisi ketersediaan angkutan penumpang umum sebagai moda transportasi publik ternyata jumlah angkutan penumpang umum yang terdiri dari Taxi, Oplet dan Bus umum jumlahnya relatif lebih sedikit dibanding dengan angkutan barang. Tabel 3 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan angkutan penumpang yang melakukan uji kendaraan bermotor pada tahun 2009 sebanyak 7.333 unit yang terdiri dari Taxi 3.221 unit, Oplet 1.637 unit dan Bus 2.475 unit. Sementara angkutan barang yang terdiri dari Truk dan Truk Tempelan, berjumlah 13.543 unit yang terdiri dari Truk sebanyak 13.044 unit dan Truk Tempelan sebanyak 499 unit.

Tabel 3. Perkembangan Jumlah Angkutan Penumpang dan Angkutan
Tahun 2003 - 2009 (dalam satuan unit kendaraan)

Jenis Kend. Penumpang	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1. Taxi	3,104	3,174	3,199	3,206	3,216	3,220	3,221
Oplet	1,609	1,509	1,549	1,583	1,617	1,634	1,637
Bus	1,88	2,00	2,07	2,15		2,238	2,397
Sub Total		6,597	6,689	6,820	6,948	7,051	7,251
							2,475
							7,333
Jenis Kend. Angkutan Barang	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
4. Truk	11,453	11,373	11,561	11,690	12,197	12,692	13,044
5. Truk Tempelan	390	397	406	641	459	484	499
Sub Total	11,843	11,770	11,967	12,331	12,656	13,176	13,543
Total	18,440	18,459	18,787	19,279	19,707	20,427	20,876

Sumber : Pemerintah Daerah Kota Batam, 2009 (diolah)

Perbandingan ketersediaan jumlah angkutan umum dan bukan umum seperti pada tabel 4, jumlah mobil angkutan barang jauh di atas jumlah angkutan penumpang. Rata-rata dalam periode 2003-2009 rasionya sebesar 38,93 persen. Hal tersebut dapat diartikan aktifitas transportasi lebih didominasi mobilitas barang dibanding orang.

Tabel 4. Perkembangan Jumlah Angkutan Penumpang dan Angkutan
Tahun 2003 – 2009 (dalam satuan unit kendaraan)

Jenis Kend. Penumpang	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009			
1. Taxi	3,104	3,174	3,199	3,206	3,206	3,220	3,221			
2. Oplet	1,609	1,509	1,549	1,583	1,60	1,63	1,63			
3. Bis	1,88	2,006	2,072	2,159	7	4	7	2,238	2,397	2,475
Sub Total	4	6,597		6,689	6,820		6,948	7,051	7,251	7,333
Jenis Kend. Angkutan Barang	2003		2004		2005		2006	2007	2008	2009
4. Truk		11,453		11,373	11,561		11,690	12,197	12,692	13,044
5. Truk Tempelan		390		397	406		641	459	484	499
Sub Total		11,843		11,770	11,967		12,331	12,656	13,176	13,543
Total		18,440		18,459	18,787		19,279	19,707	20,427	20,876

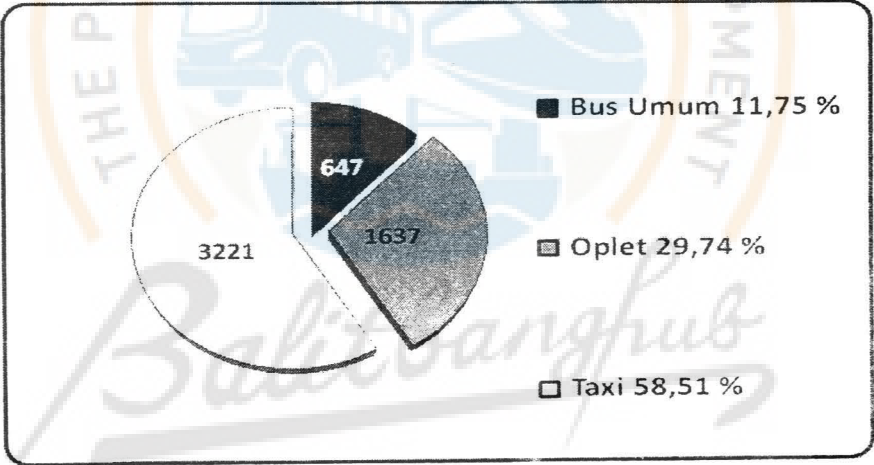
Sumber : Pemerintah Daerah Kota Batam, 2009 (diolah)

Fakta lain juga ditunjukkan dari jumlah bus umum yang melakukan uji kendaraan sejak tahun 2003 relatif kecil hanya 370 unit. Pada tahun 2009 telah terjadi peningkatan menjadi 647 unit. Dari data tersebut menunjukkan bahwa walaupun terjadi peningkatan jumlah bus umum, namun bila dibanding dengan sarana transportasi lain seperti oplet dan Taxi maka penggunaan bus-bus umum sebagai alat transportasi masal masih belum optimal. Sedangkan untuk jenis moda transportasi lain, yaitu Truk tempelen merupakan salah satu moda transportasi yang melakukan uji kendaraan bermotor jumlahnya relatif kecil.

Selanjutnya dilihat dari aspek ketersediaan angkutan umum yang terdiri dari Taxi, Oplet dan Bus Umum seperti yang digambarkan pada gambar 1 berikut ini, tampak bahwa dari seluruh jenis angkutan penumpang umum yang berada di Batam ternyata 58,51 persen didominasi Taxi, sementara hanya 29,74 persen dikuasai oleh Oplet dan Bus umum menduduki peringkat ke-tiga jumlah kendaraan angkutan penumpang umum, yaitu sebesar 11, 75 persen. Keberadaan jumlah Oplet dan Bus Umum jauh di bawah Taxi dapat mengganggu mobilitas masyarakat Batam apalagi fakta dilapangan menunjukkan bahwa sangat sulit untuk memperoleh angkutan penumpang umum sebagai contoh untuk transportasi dari pusat perkantoran ke pusat perbelanjaan di Nagoya maupun ke sentra ekonomi lainnya sulit dilakukan dengan moda transportasi lain kecuali menggunakan Taxi. Sementara penentuan tarif Taxi tidak berdasarkan argometer namun melalui kesepakatan hasil tawar menawar. Hal ini akan mengurangi tingkat nyaman terutama bagi turis karena Batam berdampingan dengan Singapura dan para turis akan segera dapat membandingkan peran pemerintah Batam dalam melakukan kontrol terhadap pelaksanaan transportasi publik.

Ketersediaan kendaraan angkutan penumpang juga lebih sedikit dibanding kendaraan angkutan barang, hal tersebut dapat dipahami mengingat Batam sebagai kota dagang dan industri lebih mengekspresikan kegiatan pada lalu-lintas barang. Namun dari sisi pembangunan perekonomian ketika pemerintah daerah Kota Batam mencanangkan Batam menjadi daerah wisata, karena letak geografis berdekatan dengan Singapura serta memiliki banyak pulau-pulau kecil dimana hasil lautnya dapat dijadikan industri makanan sebagai obyek wisata kuliner, keberadaan transportasi umum menjadi sangat penting dan strategis.

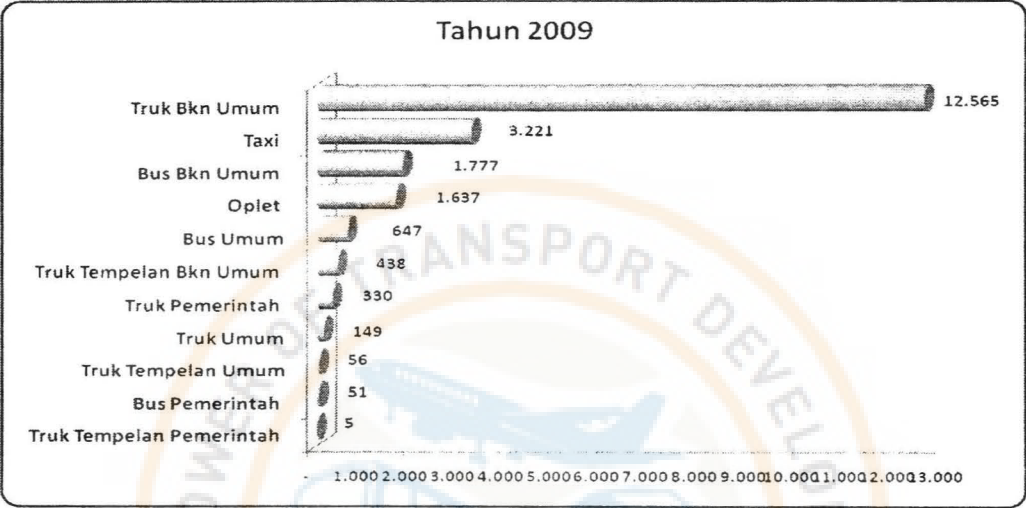
Namun di sisi lain dengan melihat perbandingan antara jumlah oplet dengan Bus Bukan Umum yang jumlahnya mencapai 1.777 unit atau 8,5 persen lebih banyak dibanding oplet, dapat diartikan bahwa mobilitas orang lebih banyak dilakukan oleh kendaraan bukan umum. Hal ini dapat diasumsikan bahwa kegiatan mobilitas masyarakat lebih didominasi oleh kegiatan dengan menggunakan Bus Bukan Umum dimana kendaraan tersebut adalah milik perorangan/pribadi, perusahaan sektor industri dan perdagangan dan penggunaanya tidak dipungut bayaran. Atau dengan kata lain dapat dikatakan bahwa mereka yang dalam menjalankan aktifitas kegiatannya menggunakan kendaraan angkutan Bus Bukan Umum, mereka adalah buruh / karyawan perusahaan. Dilihat dari jumlah kendaraan tersebut patut diduga bahwa sebagian besar penduduk Batam adalah karyawan perusahaan. Hal tersebut ditunjang dengan data jumlah kendaraan angkutan barang bukan umum periode Agustus 2009 jumlahnya mencapai 12.565 unit kendaraan dan menduduki peringkat teratas dari seluruh kendaraan yang terkena wajib uji kelayakan jalan di Kota Batam.



Gambar 1. Ratio Perbandingan Moda Angkutan Penumpang Umum di Batam, Tahun 2009

Apabila dilihat dari sisi kegiatan pembangunan fisik dan infrastruktur di Kota Batam, kondisi ketersediaan kendaraan umum lebih sedikit dibanding kendaraan bukan umum serta secara keseluruhan sebagai kota perdagangan, pariwisata dan industri, pemerintah daerah Kota Batam nampaknya belum memperhatikan moda transportasi publik angkutan penumpang umum baik bagi masyarakatnya maupun kesiapan ketika Batam akan menjadi kota tujuan wisata.

Gambar 2 berikut ini, menunjukkan perbandingan seluruh jumlah kendaraan yang terkena Pengujian Kendaraan Bermotor baik kendaraan umum maupun bukan umum, kendaraan pengangkut barang maupun orang serta kendaraan lain milik pemerintah, perorangan maupun perusahaan. Keberadaan Truk Bukan Umum dengan ratio jumlah kendaraan sebesar 34,05 persen dari total kendaraan yang terkena wajib uji, patut diduga kendaraan tersebut telah memberi kontribusi terbesar bagi kerusakan jalan, mengingat kendaraan tersebut pada umumnya berukuran besar dengan berat kendaraan mencapai 5 Ton atau lebih. Apalagi jumlahnya cukup banyak mencapai 12.565 unit.



Gambar 2. Grafik Urutan Jumlah Kendaraan yang Melakukan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Batam, Tahun 2009

2. Aspek Penerimaan Retribusi Sebagai Dampak Ekonomi Dari Penerapan Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor

Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan objek retribusi yang dikenakan atas jasa umum. Undang –Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah pasal 110 ayat (2) secara tegas menyatakan bahwa “ *Jasa Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat tidak dipungut apabila potensi penerimaannya kecil dan/atau atas kebijakan nasional/daerah untuk memberikan pelayanan tersebut secara cuma-cuma.*” Bunyi undang-undang tersebut jelas memberikan makna bahwa tidak semua kegiatan pengujian dan/atau perijinan dapat dikenakan retribusi apabila potensi penerimaannya relatif rendah dan cenderung tidak berkembang.

Penerimaan retribusi pengujian kendaraan bermotor di Kota Batam, apabila dibandingkan dengan total penerimaan dari seluruh retribusi daerah tampak kecil, rasion rata-rata selama 6 tahun (periode tahun 2003 sampai 2009) hanya sebesar 6,4 persen. Namun apabila dilihat secara nominal sebagaimana ditampilkan pada tabel 5 di bawah ini, tampak bahwa penerimaan retribusi untuk pengujian kendaraan bermotor bisa mencapai 1,7 milyar rupiah dan jumlah tersebut cukup berarti bagi pembangunan daerah Batam.

Berdasarkan data pengamatan tahun 2003, target retribusi pengujian kendaraan bermotor ditetapkan sebesar 800 juta rupiah ternyata realisasinya mencapai 1,09 miliar rupiah

berarti terjadi peningkatan sebesar 36,3 persen. Begitu pula pada tahun tahun berikutnya seperti pada tahun 2004 realisasinya mencapai 1,22 milyar rupiah sementara target yang ditetapkan hanya sebesar 1,00 milyar rupiah kenaikannya sebesar 21,6 persen. Tahun 2005 realisasi sebesar 1,34 milyar rupiah, target yang ditetapkan sebesar 1,10 milyar rupiah, pencapaian realisasi lebih dari 22,2 persen. Pada tahun 2006 target yang ditetapkan sebesar 1,12 milyar rupiah dan realisasinya mencapai 1,29 milyar rupiah, pencapaiannya 15,3 persen di atas target. Tahun 2007 realisasi mencapai 1,38 milyar rupiah dari target sebesar 1,2 milyar rupiah, pencapaian target lebih dari 15,1 persen. Berbeda dengan tahun sebelumnya maka tahun 2008 justru penerimaan dari retribusi ini tidak memenuhi target yang ditetapkan sebesar 1,56 milyar rupiah. Realisasi pada tahun 2008 hanya sebesar 1,33 milyar turun 14,9 persen. Namun pada tahun 2009 kembali realisasi sebesar 1,7 milyar rupiah melampaui target yang ditetapkan sebesar 1,6 milyar. Pencapaiannya 6,25 persen, di atas target.

Melihat dari perkembangan dan pola penerimaan retribusi tersebut, terdapat kecenderungan potensi penerimaan meningkat dari tahun ke tahun. Hampir seluruh target penerimaan, realisasinya dapat tercapai bahkan rata-rata melebihi target yang ditetapkan.

Tabel 5. Perkembangan PAD, Retribusi dan Retribusi Pengujian Kendaraan di Kota Batam, Periode Tahun 2003 – 2009 *(dalam milyar rupiah)*

TAHUN	PENERIMAAN DAERAH P A D				Retribusi Daerah		Retribusi Uji KB	
	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
2003	369.59	424.31	50.85	56.38	18.87	20.87	0.80	1.09
2004	381.17	408.39	59.55	63.34	15.63	16.66	1.00	1.22
2005	356.10	418.71	60.05	67.38	16.71	18.58	1.10	1.34
2006	623.06	187.43	81.80	94.68	18.97	20.47	1.12	1.29
2007	957.15	940.22	111.08	108.18	21.63	19.75	1.20	1.38
2008	883.02	995.50	134.61	140.70	23.81	24.20	1.56	1.33
2009	1,141.07	2,012.37	151.12	159.48	18.90	26.35	1.60	1.70

Sumber : Dispenda Kota Batam, 2010 (diolah).

Dari keberhasilan pencapaian target yang telah ditentukan tersebut di atas, maka apabila dikaitkan dengan tingkat kepatuhan dan kesadaran masyarakat terhadap kewajiban pembayaran retribusi, dapat diartikan bahwa masyarakat Batam masuk dalam katagori patuh untuk melakukan pengujian kendaraannya agar memenuhi tingkat kelaikan jalan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis tersebut di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Dari aspek ketersediaan angkutan penumpang umum, jumlah kendaraan angkutan umum relatif lebih sedikit dibanding kendaraan angkutan bukan umum. Jumlah kendaraan umum tahun 2009 sebanyak 5710 unit sementara jumlah kendaraan bukan umum sebanyak 15.166 unit. Dari sejumlah kendaraan angkutan penumpang umum tersebut ternyata jumlah terbesar berada pada Kendaraan Taxi, yaitu 3.221 unit (58,51%),

sementara Opelet hanya 1.637 unit (29,74 %) sedang Bus Umum hanya sebesar 647 unit (11,75 %). Dari situ bahwa penggunaan Bus Umum sebagai sarana transportasi umum belum optimal ;

2. Dampak ekonomi yang tercipta dari penerapan kebijakan pengujian kendaraan bermotor tercermin dari adanya penerimaan retribusi yang dikelola oleh Pemda Kota Batam. Penerimaan retribusi ini cenderung terus meningkat yang mengindikasikan adanya potensi yang relatif cukup besar. Berdasarkan tahun pengamatan 2003 sampai dengan 2009, realisasi penerimaan retribusi senantiasa diatas target. Hal ini telah sesuai dengan Undang-undang nomor 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah bahwa pungutan tersebut masih bisa dilanjutkan dan berdampak positif terhadap Penerimaan Asli Daerah ;
3. Melihat dari perkembangan realisasi penerimaan dari retribusi pengujian kendaraan bermotor dalam enam tahun terakhir, dapat diindikasikan bahwa masyarakat Batam mempunyai tingkat kepatuhan dan kesadaran yang tinggi untuk melakukan uji kendaraan. Dari sisi penerimaan daerah hal tersebut akan berdampak positif terhadap target penerimaan tahun mendatang.
4. Melihat dari jumlahnya, Taxi merupakan kendaraan angkutan penumpang yang cukup diandalkan. Namun layanannya jauh dari memadai mengingat tarif yang dikenakan tidak menggunakan tarif standar menggunakan argometer tetapi melalui proses tawar-menawar. Ini menunjukkan bahwa peran pemerintah masih kurang dalam mengawasi dalam mengawasi pelaksanaan layanan transportasi publik. Hal tersebut akan membawa citra buruk bagi pemerintah daerah kota Batam ;
5. Jumlah kendaraan Truk Bukan Umum mencapai 12.565 unit atau sebesar 34,05 persen patut diduga telah memberikan kontribusi terbesar bagi kerusakan jalan yang pada gilirannya akan menjadi beban belanja APBD Kota Batam ;
6. Dari sisi fungsi mobilitas manusia dan barang, ketersediaan angkutan orang sebanyak 7.333 unit, lebih sedikit dari pada angkutan barang yang jumlahnya mencapai 13.543 unit. Hal tersebut menunjukkan bahwa aktifitas didominasi pergerakan barang publik ;

B. Rekomendasi

Dari hasil penelitian dan berdasarkan kesimpulan maka dapat direkomendasikan beberapa hal sebagai berikut :

1. Dari aspek ketersediaan sarana angkutan penumpang umum, pemerintah daerah Kota Batam perlu melakukan evaluasi serta memaksimalkan pengawasan terhadap pemberlakuan standarisasi tarif Taxi sebagai angkutan umum serta menyediakan moda transportasi angkutan penumpang umum lainnya yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, yaitu murah, aman dan mudah di dapat ;
2. Dalam upaya untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya pengujian kendaraan demi meningkatkan keselamatan berkendara di jalan umum, maka Pemda Kota Batam perlu memberikan keringanan biaya uji kendaraan bermotor dengan pengenaan biaya/ tarif pungutan retribusi yang relatif lebih murah agar semakin banyak kendaraan yang

- bersedia melakukan uji kelayakan. Sedangkan untuk mencegah terjadinya penurunan penerimaan retribusi maka Pemda dapat menerapkan denda yang lebih tinggi atas ketidakpatuhan para pemilik kendaraan bermotor, karena denda akan mendorong pertumbuhan penerimaan sekaligus meningkatkan kepatuhan para pemilik kendaraan ;
3. Dilain pihak terhadap kendaraan Truk dan Truk Tempelan Bukan Umum yang jumlah banyak dan rata-rata memiliki tonase cukup tinggi, kami menyarankan terhadap kendaraan tersebut dapat dinaikan tarif pungutannya. Hal tersebut dilakukan untuk mengantisipasi peningkatan kebutuhan belanja modal/infrastruktur jalan sebagai akibat adanya kerusakan oleh kendaraan berat tadi ;
 4. Kebijakan uji kendaraan bermotor perlu ditingkatkan pada jenis kendaraan non moda transportasi umum, seperti kendaraan pribadi. Hal ini mengingat perkembangan volume kendaraan di jalan raya semakin di dominasi kendaraan pribadi yang berpotensi menciptakan kecelakaan apabila kendaraan tersebut tidak layak jalan. Untuk itu diminta agar pemerintah daerah meningkatkan jumlah dan trayek kendaraan umum di Kota Batam agar kebutuhan masyarakat dalam kegiatan mobilitas orang dapat terpenuhi tanpa harus bergantung pada kendaraan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2010. Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi. Graha Ilmu. Edisi pertama. Yogyakarta
- Pemerintah Daerah Kota Batam, 2010. *Batam Dalam Angka 2009*.
- Simbolon, Masri Maringan, 2003. Ekonomi Transportasi. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132 Tambahan Lembaran Republik Indonesia Negara Nomor 4444);
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
- Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3528);
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 63 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
- Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3530);
- Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 140 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4139);

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan serta Komponen-komponenya;

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 174 Tahun 1997 Tentang Pedoman Tata Cara Pemungutan Retribusi Daerah;

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 175 Tahun 1997 Tentang Tata Cara Pemeriksaan di Bidang Retribusi Daerah;

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;

Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 245 Tahun 2004 Tentang Pedoman Penetapan Tarip Retribusi Jasa Umum;

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 5 Tahun 2006 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama;

Senin, 29/11/2004 16:17 WIB Kecelakaan Lalu Lintas Pembunuh Nomor 3 di Indonesia
<http://www.detiknews.com/index.php/detik/read/tahun/2004/bulan/11/tgl/29/time/161702/idnews/246645/idkanal/10>

- *) Peneliti pada Pusat Kebijakan APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Dilahirkan di Jakarta tanggal 1 Pebruari 1955, Pendidikan terakhir adalah Magister Manajemen Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi.

