

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KENDARAAN PRIBADI YANG
DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM**

JURNAL ILMIAH



Oleh :

SANDRA MAGDALENA P

D1A 113 265

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MATARAM
MATARAM**

2017

HALAMAN PENGESAHAN JURNAL ILMIAH

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KENDARAAN PRIBADI YANG DIJADIKAN
ANGKUTAN UMUM**



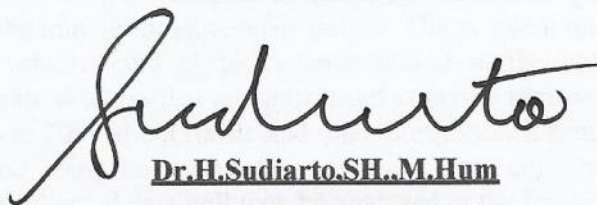
Oleh :

SANDRA MAGDALENA P

D1A 113 265

Menyetujui,

Pembimbing Pertama,



Dr. H. Sudiarto, SH., M. Hum

NIP.19580101 198703 1 004

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KENDARAAN PRIBADI YANG DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM

**Sandra Magdalena P
D1A.113.265
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MATARAM**

ABSTRAK

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatan yang diwujudkan dalam bentuk angkutan dengan demikian transportasi atau angkutan dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan penumpang/ pengiriman barang. Permasalahan yang diteliti adalah tentang banyaknya kendaraan pribadi serta kendala-kendala yang dihadapi dalam upaya tanggung jawab dan optimalisasi terhadap kendaraan pribadi yang tidak mempunyai izin sebagai angkutan umum yang sebagaimana mestinya telah diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian hukum normatif. Pengumpulan data dengan melakukan wawancara dan penelitian kepustakaan. Data-data yang terkumpul kemudian akan dianalisis dalam bentuk deskripsi kalimat yang teratur, sistematis, dan logis. Hasil penelitian ini diperoleh bahwa kedudukan hukum angkutan pribadi sebagai angkutan umum sebagai bentuk penyalahgunaan dan pelanggaran UU No 22 Tahun 2009 dan dapat dikenakan sanksi hukum administratif dan sanksi hukum pidana.

Kata Kunci: Kendaraan Pribadi, Aturan, Kendaraan Umum

A JURIDICAL REVIEW OF PRIVATE VEHICLES BEING MADE PUBLIC TRANSPORTATION

**Sandra Magdalena P
D1A.113.265
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MATARAM**

ABSTRACT

Transportation is needed for many people since ancient time many activities realized in the form of freight transport of transport the carrier generating services for people who require the transfer of passenger/ freight. The problem under study is about the number of private vehicles and obstacles encountered in the optimization effort and responsibility on private vehicles that are unlicensed as public transport in the review of the law act number 22 year 2009 about traffic and road transport as it should has been set as the law act. This method using normative law research. Data collection by interview and library research. The collected data will then be analyzed in the form of regular, systematic, and logical sentence descriptions. The results of this study obtained that the legal status of private transport as public transport as a form of abuse and violation of Law No. 22 of 2009 and may be subject to administrative legal sanctions and criminal penalties.

Keywords: Personal vehicles, Law, Public vehicles

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi menjadi dua hal, yaitu pengangkutan orang atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara, laut atau perairan, dan darat.

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang penggerak berupa angkutan pribadi (Motor, Mobil) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi kegunaan bagi seseorang (*Personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.¹

Seiring dengan berjalannya waktu, kini pengangkutan – pengangkutan tersebut menimbulkan masalah dalam perkembangannya. Salah satunya mengenai pengangkutan darat dengan semakin banyaknya pengguna kendaraan bermotor. Terutama untuk angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi dalam hal persaingan dengan kendaraan bermotor pribadi yang berplat nomor hitam. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan UULLAJ. Semakin maraknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari ke hari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum yang resmi.

Mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semanya pada penumpang karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan dalam UULLAJ. Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi kendaraan berplat nomor kuning. Dari konsumen yaitu penumpang yang menggunakan kendaraan berplat nomor hitam tidak dijamin

¹ Soegijanta Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, (selanjutnya disebut Soegijanta Tjakranegara I).,hal 2

dengan asuransi jiwa. Maka dari itu ini dapat merugikan konsumen yaitu penumpang. Konsumen adalah setiap pengguna barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga, dan tidak mengambil untuk memproduksi barang / jasa lain atau memperdagangkan kembali.²

Kendaraan yang berplat nomor hitam (kendaraan pribadi) yang dijadikan angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal, dan tidak menggunakan jasa pelayanan uji kendaraan karena kendaraan pribadi tidak mempunyai aturan itu sehingga pemerintah dirugikan. Kendaraan pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum terjadi didaerah-daerah kota besar seperti di Lombok. Kendaraan berplat nomor hitam yang sering mengganggu seperti di Lombok International Airport yang dimana kehadiran mereka merugikan bagi angkutan umum lain disekitar bandara maupun bagi pemerintah. Diperuntukkan untuk mencari penumpang dan mengambil alih fungsi angkutan kota berplat nomor kuning kebanyakan. Kendaraan pribadi yang mencari penumpang di Bandara Udara ini bisa disebut dengan taksi gelap. Jenis kendaraan yang digunakan pun bervariasi. Para supir taksi gelap cenderung berada di pintu masuk dan pintu luar Bandara tersebut, kemudian ditanyakan tujuannya kemana lalu ditawarkan jasa taksi gelap mereka.

Penggunaan istilah taksi sesungguhnya kurang tepat karena menurut Pasal 42 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran”. Jadi istilah taksi dalam masyarakat untuk taksi gelap ini sebenarnya tidak tepat karena pengertian taksi ditujukan kepada kendaraan bermotor yang melayani trayek tertentu dimana kendaraan bermotor ini memiliki argometer dan tanda khusus sedangkan taksi gelap tidak memiliki argometer dan tidak memiliki tanda khusus.

² Az Nasution, 2000, *Konsumen dan Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hal 37

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penyusun merumuskan masalah sebagai berikut : a. Bagaimana kedudukan hukum angkutan pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum ? b. Apa kendala-kendala yang terjadi dalam menertibkan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum ? Adapun tujuan penelitian yang hendak dicapai yaitu : a. Untuk mengetahui dan membahas bagaimana kedudukan hukum bagi angkutan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum; b. Untuk mengetahui kendala-kendala apa saja yang dihadapi petugas di Lombok International Airport dalam menertibkan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum; Adapun manfaat penelitian ini adalah : a. Manfaat teoritis : menambah wawasan ilmu pengetahuan dan memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka pengembangan ilmu hukum khususnya penegakkan hukum terhadap mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum; Manfaat praktis : 1) memberikan informasi kepada pembaca maupun masyarakat tentang bagaimana pandangan hukum terhadap mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum; 2) sebagai salah satu syarat akademik bagi peneliti untuk menyelesaikan studi S1 pada Fakultas Hukum Universitas Mataram. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan menyediakan data lapangan sebagai pendukung, Metode pendekatan menggunakan Pendekatan Perundang-undangan (*Statue Approach*), Pendekatan Konseptual (*Historical Approach*). Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian normatif ini yaitu bahan hukum primer yang terdiri dari bahan hukum dan ketentuan-ketentuan hukum positif termasuk peraturan perundang-undangan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014) dan bahan hukum sekunder data yang antara lain mencakup : a. kepustakaan/buku litelatur yang berhubungan dengan penyelenggaraan angkutan; b. data tertulis yang lain berupa karya ilmiah para sarjana ; c. referensi-referensi yang relevan dengan kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum. Analisis bahan hukum yang digunakan adalah analisis kualitatif.

II. PEMBAHASAN

Kedudukan Hukum Angkutan Pribadi Yang Dipergunakan Sebagai Angkutan Umum

Angkutan umum atau dapat disebut juga pengangkutan darat merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah agar dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya. Pengangkutan darat harus memperhatikan asas-asas dan tujuan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, fasilitas dan elemen pendukung dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, asuransi, tarif angkutan, dan juga diatur mengenai tanggung jawab pihak pengangkut. Pihak pengangkut adalah pihak-pihak yang melakukan pengangkutan terhadap barang dan penumpang (orang) yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan baik dengan cara carter menurut waktu maupun menurut perjalanan.³

Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah 74 Tahun 2014 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 14 tahun 2003 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa : Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

³ Hasin Purba, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan., hal 135.

Dalam pasal 2 dan pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disingkat dengan UULLAJ) mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun Asas penyelenggaraan lalu lintas adalah diatur dalam Pasal 2 UULLAJ yakni Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, dan asas mandiri.

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/ pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat. Namun dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang.

Masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan tersebut sebenarnya dirugikan selain semakin diuntungkan dengan semakin banyaknya alternatif sarana angkutan. Merugikan bagi pengguna jasa tersebut, apabila timbul permasalahan dari angkutan tersebut. Awak dan pemilik/ pengusaha angkutan

tersebut cenderung lepas tangan menghindar dari tanggung jawab bila terjadi sesuatu pada penumpang. Dapat bertindak sewenang-wenang kepada pengguna jasa dimana awak angkutan dapat mengabaikan tata cara pengangkutan penumpang dan tarif penumpang yang ditentukan dalam UULLAJ.

Dalam angkutan ini awak dan pemilik/ pengusaha angkutan banyak yang tidak memberikan ganti rugi apabila pengguna jasa mengalami musibah yang timbul dari pengangkutan tersebut. Pengguna jasa tidak mendapat asuransi, karena angkutan tersebut tidak diakui secara sah sebagai angkutan umum resmi oleh Jasa Raharja. Sehingga akibatnya pengguna jasa tidak dapat mengajukan klaim ganti rugi pada Jasa Raharja, apabila awak dan pengusaha angkutan tersebut lepas tangan dan tidak mau memberikan ganti rugi. Pada awak dan pemilik/ pengusaha angkutan umum tidak bisa terlepas dari tanggung jawabnya sebagai pengangkut sebagaimana tercantum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata selain diatur dalam UULLAJ. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa “tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Berdasarkan Pasal 3 PERDA Nomor 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Perijinan Tertentu menyebutkan bahwa dengan nama Retribusi Izin Trayek dipungut Retribusi atas pemberian izin untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu dalam wilayah daerah. Dalam hal ini daerah dirugikan karena tidak memperoleh retribusi pendapatan atas beroperasinya angkutan umum dan juga daerah tidak bisa memantau keberadaan jumlah angkutan umum yang sebenarnya untuk pengendalian dan pengawasan bagi angkutan umum yang diijinkan beroperasi. Sementara dari tahun ke tahun, jumlah mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum semakin bertambah. Apabila dibiarkan terus menerus pengguna jasa angkutan tersebut tidak mempunyai jaminan perlindungan hukum, karena angkutan itu tidak mengikuti ketentuan

mengenai kewajiban-kewajiban angkutan umum menurut UULLAJ. Ditambah pula tidak ada jaminan perlindungan hukum karena angkutan itu tidak mengikuti ketentuan mengenai kewajiban-kewajiban yang ditentukan oleh UULLAJ. Ditambah pula tidak ada jaminan tanggung jawab dan ganti kerugian dari awak dan pemilik/ pengusaha angkutan tersebut terhadap pengguna jasa angkutan itu.

Pasal 45 (1) UULLAJ mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan. Dan adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan. Dengan melihat kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa dalam sektor pelayanan angkutan umum masih banyak menyimpan permasalahan klasik. Dan dalam hal ini pengguna jasa (penumpang) sering menjadi korban daripada perilaku pengangkut yang tidak bertanggung jawab.

Di samping kewajiban yang dibebankan kepada pengangkut oleh undang-undang, terdapat juga hak-hak yang diberikan kepada pengangkut. Hak-hak yang dimiliki oleh pihak pengangkut, antara lain: 1) Pihak pengangkut berhak menerima biaya pengangkutan; 2) Pemberitahuan dari pengirim mengenai sifat, macam dan harga barang yang akan diangkut, yang disebutkan dalam Pasal 469, 470 ayat (2), 479 ayat (1) KUHD; 3) Penyerahan surat-surat yang diperlukan dalam rangka mengangkut barang yang diserahkan oleh pengirim kepada pengangkut berdasarkan Pasal 478 ayat (1) KUHD.

Pendaftaran kendaraan bermotor terutama bagi mobil yang digunakan sebagai angkutan umum juga penting, karena menyangkut pengendalian kendaraan yang beroperasi di jalan. Diatur dalam pasal 64 UULLAJ yaitu : 1) Setiap kendaran bermotor wajib diregristrasikan; 2) Regristrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Registrasi kendaraan bermotor baru, Registrasi perubahan identitas kendaraan bermotor dan pemilik, Registrasi perpanjangan kendaraan bermotor dan/atau, dan Registrasi pengesahan kendaraan bermotor; 3)

Registrasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk : Tertib administrasi, Pengendalian dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, Mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan Perencanaan, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan; dan Perencanaan pembangunan nasional; 4) Registrasi kendaraan bermotor dilaksanakan oleh kepolisian Negara republik Indonesia melalui sistem manajemen registrasi kendaraan bermotor; 5) Data registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor merupakan bagian dari sistem informasi dan komunikasi lalu lintas angkutan jalan dan digunakan untuk forensik kepolisian; 6)Ketentuan lebih lanjut mengenai registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan kepala kepolisian Negara Republik Indonesia.

Setelah kendaraan tersebut didaftarkan, maka diberikan bukti pendaftaran bermotor (BPKB) sebagai tanda bukti pendaftaran atas kendaraan tersebut. Selain diberikan BPKB, diberikan pula surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor bagi kendaraan sesuai dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berlaku.⁴ Mengenai standar mobil yang dipergunakan dalam angkutan umum dimana sesuai dengan peruntukannya mengacu pada Pasal 137 UULLAJ. Terkait dengan perusahaan angkutan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016.

Sanksi hukum terhadap penggunaan kendaraan bermotor pribadi (mobil) sebagai angkutan umum dapat dikenakan karena melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 173 ayat (1) menyebutkan bahwa kendaraan tanpa izin trayek tidak memiliki ijin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek dikenakan sanksi denda Rp 500.000 dan Pasal 308 huruf c menyebutkan bahwa izin trayek menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173. Dalam Pasal 304 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa dalam penyelenggaraan izin kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu tapi menaik atau menurunkan penumpang lain

⁴ Abdulkadir Muhammad, 2006, *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, hal 66

sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain dikenakan denda Rp.250.000 atau dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan. sanksi-sanksi hukum yang akan ditetapkan tersebut bertujuan untuk meminimalisasikan pelanggaran kendaraan bermotor roda empat, dimana sebelumnya telah diatur mengenai syarat-syarat bagi pengguna kendaraan bermotor roda empat pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum.

Kendala-kendala Yang Dihadapi Dalam Menertibkan Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum

Kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menertibkan keberadaan kendaraan (mobil) pribadi sebagai angkutan umum seperti Absec (satpam bandara) dan Paspol di Lombok International Airport. Dalam mengatasi kendala-kendala yang terjadi di bidang angkutan umum, khusus terhadap mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum tidak resmi pihak Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengalami hambatan-hambatan, antara lain seperti kurangnya informasi dan komunikasi kepada masyarakat mengenai mobil pribadi sebagai angkutan umum menurut Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah mengenai lalu lintas dan angkutan jalan raya (UULLAJ) dan kemampuan aparat penegak hukum dalam melaksanakan tugas. Makin menjamurnya mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum yang beroperasi di jalan raya oleh pemilik/ pengusaha angkutan tersebut, bisa jadi oleh kurangnya sosialisasi terkait UULLAJ. Sosialisasi tersebut dapat berupa komunikasi dan informasi mengenai ketentuan-ketentuan angkutan umum berdasarkan UULLAJ oleh pihak DLLAJR kepada pemilik/ pengusaha angkutan umum.

Contoh kasus yang dapat dilihat disini, ada banyak jasa travel di Lombok International Airport yang belum mengantongi izin trayek resmi yakni taksi gelap yang mengangkut penumpang dari Lombok International Airport menuju Mataram. Berdasarkan keterangan dari salah satu perwakilan

paspol yang ada di Lombok International Airport yakni Iptu Suryadi pernah dilakukan razia taksi gelap yang mengangkut penumpang secara paksa dan memberikan tarif tinggi kepada penumpang setidaknya ada 24 unit kendaraan liar yang beroperasi saat itu.⁵

Sebagian taksi gelap itu ada yang diberikan teguran dan sebagian lagi ditahan dikarenakan tidak memiliki surat-surat lengkap dan izin trayek untuk mengangkut penumpang. Semenjak penertiban bulan Oktober 2015 penurunan terjadi untuk taksi gelap karena untuk para penyedia jasa taksi gelap dilarang untuk menawarkan jasa mereka di dalam wilayah bandara namun di perbolehkan menawarkan jasa mereka diluar lobi bandara. Ini dikarenakan mereka tidak memiliki tempat loket resmi di bandara, tidak memiliki tiket, bersifat individu, dan tidak memiliki argometer.

Penertiban ini juga ada bersamaan dengan munculnya MOU antara Angkasapura I dengan pihak TNI AD (Kodim Loteng) untuk menertibkan taksi-taksi yang tidak memiliki ijin.⁶ Dari kasus diatas dapat disimpulkan bahwa masih ada taksi-taksi gelap yang dapat berkeliaran untuk mengangkut penumpang walaupun itu diluar lobi. Praktek pengangkut penumpang yang dilakukan oleh taksi liar yang tidak memiliki izin trayek sangat meresahkan taksi resmi berplat kuning yang memiliki izin trayek karena ada penumpang lebih memilih menggunakan jasa taksi gelap yang terkadang tarif yang mereka tawarkan cenderung lebih murah dibandingkan taksi resmi.

Karena hal itu juga daerah dirugikan sebab taksi gelap tidak memberikan retribusi daerah. Selain itu dapat kita lihat jika terjadi kecelakaan hak penumpang disini untuk mendapatkan asuransi tidak terpenuhi dikarenakan taksi gelap tidak melindungi atau menyertakan penumpangnya dalam asuransi kecelakaan serta dapat bertindak sewenang-wenang dalam hal tarif penumpang dan tata cara pengangkutan penumpang.

⁵ Hasil Wawancara terhadap Iptu Nasrun, hari Selasa 18 Juli 2017, Pukul 13.20 WITA

⁶ Hasil Wawancara terhadap Iptu Suryadi, hari jumat 28 Juli 2017, Pukul 09.00 WITA

Ada dua faktor-faktor yang menjadi kendala dalam menertibkan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum ini yaitu 1) Faktor Ekonomi : karena untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari serta minimnya biaya untuk mengurus izin dan; 2) Faktor Administrasi Mengenai Izin Angkutan Umum : dikarenakan adanya alur panjang untuk mengurus izin yang menyebabkan banyak menyita waktu pihak pemohon izin.

Upaya hukum yang dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penggunaan keberadaan kendaraan (mobil) pribadi sebagai angkutan umum di Lombok Tengah. Yaitu upaya hukum preventif yang dimaksud disini adalah upaya yang dilakukan aparat-aparat penegak hukum khususnya Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam penegakan atas penyimpangan yang terjadi pada kendaraan pribadi yang tidak memiliki ijin sebagai angkutan umum seperti kendaraan pribadi yang untuk menjemput penumpang di bandara tanpa melalui loket resmi. Yang tidak dilengkapi dengan perijinan meliputi ijin usaha, trayek dan operasi angkutan umum, kemudian mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum ini tidak memiliki asuransi terhadap penumpangnya.

Penyampaian informasi lain yang dapat dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah seperti membuat baliho mengenai pemberitahuan pelarangan penggunaan kendaraan mobil pribadi sebagai angkutan umum dan agar upaya penertiban dapat berjalan secara efektif maka Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat melakukan tindakan penjagaan ditempat berkumpulnya mobil pribadi sebagai angkutan umum dan apabila hal tersebut belum efektif dapat pula dilakukan teguran secara lisan terhadap supir-supir yang belum mematuhi aturan aturan atau memenuhi syarat-syarat menjadi angkutan resmi menurut Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

III. PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan analisa yang telah diuraikan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut : 1) Kedudukan hukum angkutan pribadi sebagai angkutan umum sebagai bentuk penyalahgunaan dan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikenakan sanksi hukum administrative dan sanksi hukum pidana yang dapat diterapkan kepada kendaraan bermotor roda empat pribadi. Sanksi hukum yang dapat diterapkan yakni Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang terkait Pasal 173 ayat (1) dapat dikenakan sanksi pidana paling lama 2 bulan atau diberikan sanksi denda Rp.500.000 dan Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa dalam penyelenggaraan izin kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu tapi menaik atau menurunkan penumpang lain sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain dikenakan denda Rp.250.000 ; 2) Kendala-kendala yang terjadi di bidang angkutan umum, khususnya terhadap mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum dikarenakan ketidak tahuan masyarakat atas informasi mengenai mobil pribadi yang dilarang untuk dijadikan angkutan umum, beralasan panjangnya alur mengurus izin untuk kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum yang cukup menyita waktu, dan karena malas mendaftarkan hanya karena untuk sekedar mencari uang sehari-hari.

Saran

1. Angkutan plat hitam diharapkan untuk terlebih dahulu memikirkan konsekuensi dari apa yang mereka lakukan sehingga ketika membuka usaha yang bergerak dalam bidang transportasi, haruslah sesuai dengan ketentuan hukum, harus dengan prosedur yang benar, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan, selain itu keuntungan yang diperoleh dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat untuk menggunakannya, karena jaminan keamanan yang pasti dan

standard ganti rugi yang mereka dapatkan ketika mengalami suatu kecelakaan; 2. Pemerintah bersama aparat penegak hukum yang berwenang dibidang lalu lintas dan angkutan jalan harus secara berkelanjutan melakukan pengawasan dan razia terhadap operasional mobil pribadi berplat hitam yang digunakan menjadi angkutan umum, demi meningkatkan ketertiban angkutan umum dan situasi yang kondusif. Selain itu perlunya meningkatkan layanan yang semakin baik dalam hal perizinan transportasi dan tidak terkesan mempersulit badan usaha jasa/perorangan untuk melakukan prosedur yang baik ketika membuka bisnis angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Muhammad, Abdulkadir, 2006, *Hukum Perjanjian*, PT Alumni, Bandung.

Nasution, Az, 2000, *Konsumen san Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.

Purba, Hasin, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan.

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Indonesia, Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.