**KEDUDUKAN HUKUM KEBERADAAN KENDARAAN BERMOTOR PRIBADI SEBAGAI ANGKUTAN UMUM**

**Jemmy Nova Gunanto. D**

**D1A.107.079**

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kedudukan hukum dari kendaraan bermotor/mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum, serta apakah dapat dikatakan melanggar Undang-undang Nomor 22 tahun 2009. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, dan perbandingan terhadap perundang-undangan.

Dari hasil penelitian diperoleh bahwa kedudukan hukum dari “Taksi Gelap” dapat dikatakan sebagai angkutan tidak resmi, karena tidak memenuhi persyaratan yang dapat disebut sebagai angkutan umum baik dalam treyek maupun di luar treyek.

Simpulannya “Taksi Gelap” dapat dikatakan melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 karena tidak memenuhi persyaratan yang dapat disebut sebagai angkutan umum baik dalam treyek maupun di luar treyek.

*Kata Kunci* : Taksi Gelap, Angkutan Tidak Resmi

**LEGAL POSITION OF EXISTENCE AS A MOTOR VEHICLE PERSONAL PUBLIC TRANSPORT**

**Jemmy Nova Gunanto. D**

**D1A.107.079**

**ABSTRACT**

This study aims to determine the legal status of motor vehicles / private cars used as public transport, as well as whether it can be said violated Law No. 22 of 2009. This research uses the approach of normative legal research legislation, and comparison of the legislation.

The result showed that the legal status of "Taxi Dark" can be said to be unofficially transport, because it does not meet the requirements that can be referred to as public transport both within and outside treyek treyek.

Conclusion "Dark Taxi" can be said to violate the Act No. 22 of 2009 because it does not meet the requirements that can be referred to as public transport both within and outside treyek treyek.

Keywords: Dark Taxis, shuttles Not Official

**PENDAHULUAN**

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua jenis, yaitu pengangkutan orang dan/atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya.

Sejak mesin motor ditemukan, era pengangkutan dengan kendaraan bermotor lambat laun mulai dipergunakan dan dibutuhkan oleh banyak orang. Dalam perjalanannya pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Hal tersebut akhirnya diatur oleh suatu peraturan hukum oleh pemerintah dalam bentuk undang-undang dan peraturan pemerintah tentang lalu lintas dan angkutan jalan umum (UULLAJ), yang diatur dalam ijin trayek, ijin usaha angkutan, ijin operasional, kelaikan angkutan untuk umum beserta persyaratan lain yang ditentukan.[[1]](#footnote-2)

Dalam perjalanannya angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan armada kendaraan bermotor pribadi dengan pelat nomor hitam. Mobil  pribadi yang dijadikan angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal dan tidak manggunakan jasa pelayanan uji kendaraan. Pada dasarnya tidak ada aturan tertulis yang mengatur tentang hal itu, sehingga pemerintah cenderung dirugikan. Jika semuanya memenuhi aturan, dana yang mungkin diperoleh pemerintah cukup besar. Ditambah lagi daya jelajah kendaraan tersebut yang bisa masuk kota dan pelosok yang tidak bisa dimasuki angkutan umum resmi. Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semaunya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UULLAJ.[[2]](#footnote-3)

Berdasarkan pemikiran yang telah diuraikan dalam latar belakang di atas maka dapat dikemukakan pokok-pokok permasalahan sebagai berikut : Bagaimanakah kedudukan hukum dari kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum ? Dan apakah kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dapat dikatakan melanggar Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kedudukan hukum dari kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum, serta mengetahui apakah kendaraan bermotor dan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dapat dikatakan melanggar Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun beberapa manfaat dari penelitian ini adalah : 1) Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam pengembangan kajian ilmu dalam Ilmu Hukum Pengangkutan; 2) Secara praktis, dapat bermanfaat sebagai masukan bagi masyarakat dan praktisi di bidang hukum khususnya praktisi pengangkutan mengenai pelaksanaan kegiatan pengangkutan terkait pemerintah dengan pengguanaan motor (mobil) pribadi sebagai alat pengangkutan umum; 3) Secara Metodologis, dapat memberikan masukan bagi pelaksana pengangkutan maupun bagi masyarakat pengguna pengangkutan tentang bagaimana kegiatan pengangkutan dalam kaitannya dengan penggunaan motor (mobil) pribadi sebagai alat pengangkutan umum.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif dengan menggunakan metode pendekatan Undang-Undang (*Statue Aproach*), pendekatan Konseptual (*Conseptual Aproach*), serta pendekatan empiris. Adapun sumber dan jenis bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat, serta bahan hukum sukunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang meliputi pendapat para ahli, buku-buku, artikel-artikel yang berkaitan dengan Hukum Pengangkutan. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi dokumen atau studi kepustakaan yang menghimpun dan mengkaji berbagai literatur berupa peraturan perundang-undangan, pendapat para sarjana dan para ahli hukum yang berhubungan dengan pokok permasalahan. Kemudian dianalisa dengan menggunakan metode diskriptif analisis yang bertujuan memperoleh kesimpulan dan menemukan asas-asas hukum yang berkaitan dengan pelaksanaan disiplin pegawai negeri sipil.

**PEMBAHASAN**

1. **Kedudukan Hukum Kendaraan Bermotor/Mobil Pribadi yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum**

Pada Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa tujuan transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, serta mampu memadukan moda transportasi lainnya. Dari pemahaman undang-undang tersebut maka usaha yang dapat dilakukan adalah menciptakan transportrasi yang aman, nyaman, dan terjangkau dengan mengedepankan faktor keselamatan serta keamanan.

Taksi dipandang sebagai moda transportasi yang fleksibel, cepat dan nyaman, meskipun secara umum mahal untuk perjalanan komuter sehari-hari. Taksi telah lama menjadi bagian dari transportasi dari hampir setiap kota menengah-besar di dunia, yang sehari-hari langsung memberikan layanan *point to point* sesuai permintaan, melengkapi moda transportasi lainnya dalam pemenuhan kebutuhan pasar. Taksi juga menjadi kunci pengumpan sistem untuk sistem bus dan kereta api dalam jam puncak lalu lintas. Selain itu taksi juga menjadi alat transportasi pendukung pada Bandar Udara.

Namun dalam perkembangannya penghasilan yang didapatkan oleh taksi-taksi resmi yang berada di bawah naungan Mentri Perhubungan dirasakan semakin menurun karena banyaknya mobil pribadi ber-plat hitam yang digunakan sebagai angkutan umum, atau yang sering disebut dengan Taksi Gelap. Keberadaan taksi gelap ini sangat meresahkan para supir taksi resmi karena berpengaruh pada penghasilan yang mereka dapatkan setiap hari.

* Pengangkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek menurut Pasal (9) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 terdiri dari:[[3]](#footnote-4)
1. Pengangkutan Dengan Menggunakan Taksi

Pasal 10

1. Pengangkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.
2. Wilayah operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:
3. wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II atau wilayah administratif Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
4. dalam keadaan tertentu wilayah operasi taksi dapat melampaui:
5. wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II dalam satu propinsi;
6. wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II dan melewati lebih dari satu propinsi;
7. wilayah administratif Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
8. Wilayah operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.
9. Pengangkutan dengan cara sewa

Pasal 11

1. Pengangkutan dengan cara sewa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b merupakan pelayanan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dengan wilayah operasi tidak terbatas.
2. Pengoperasian pengangkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan mobil penumpang umum.
3. Pengangkutan untuk keperluan pariwisata

Pasal 12

1. Pengangkutan untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c merupakan pelayanan angkutan ke dan dari daerah-daerah tujuan wisata.
2. Kendaraan bermotor yang digunakan untuk pengakutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib menggunakan mobil bus umum dengan tanda khusus.

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (22) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pendapat Menteri yang bertanggung jawab di bidang Pariwisata.

* Izin usaha menurut Pasal 18 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 wajib dipenuhi persyaratan :
1. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
2. memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf a dan huruf b, akte pendirian koperasi bagi pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) huruf c dan tanda jati diri bagi pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) huruf d;
3. memiliki surat keterangan domisili perusahaan
4. memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU)
5. pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai kendaraan bermotor
6. pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor.

Permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) diajukan kepada Menteri. Izin usaha angkutan diberikan oleh Menteri apabila memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, serta trayek atau wilayah operasi yang akan dilayani masih terbuka.

Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap. Sedangkan penolakan permohonan izin usaha angkutan diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.

1. **Keberadaan Kendaraan Bermotor atau Mobil Pribadi yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum Dalam Kaitannya dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Dalam upaya penegakan hukum terkait dengan terjadinya persaingan usaha tidak sehat yang diakibatkan oleh banyaknya terdapat mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum atau yang sering disebut dengan “Taksi Gelap”, keberadaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan sedikit kelegaan baik bagi konsumen maupun para pelaku usaha, dengan berbagai peraturan-peraturan yang tertuang di dalam Undang-undang tersebut setidaknya memberi batasan-batasan bagi para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan operasionalnya.

Namun dalam kenyataannya eksistensi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak menutup kemungkinan bagi para pelaku usaha untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran dalam menjalankan kegiatan operasionalnya. Contoh konkret yang terjadi akhir-akhir ini adalah banyaknya terdapat mobil pribadi dengan plat nomor hitam yang digunakan sebagai alat untuk mengangkut penumpang, atau yang sering disebut dengan Taksi Gelap. Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semaunya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UULLAJ. Selain itu penumpang juga tidak dijamin dengan asuransi jiwa, hal ini jelas dapat merugikan penumpang sebagai konsumen.

Jika kita mengacu pada Pasal 173 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 “Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

1. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
2. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
3. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.[[4]](#footnote-5)

Sedangkan dalam kenyataannya taksi gelap sama sekali tidak memiliki Surat Ijin Operasional yang dikeluarkan oleh Mentri Perhubungan, karena taksi gelap ini berdiri sendiri dan tidak berada dibawah naungan perusahaan resmi pengangkutan manapun.

Sistem perizinan lebih menitikberatkan kepada jaminan kualitas pelayanan angkutan penumpang umum maupun barang dengan kendaraan bermotor. Izin usaha angkutan diberlakukan untuk seluruh usaha angkutan dengan kendaraan umum dan ditujukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan.[[5]](#footnote-6)

Terkait dengan persaingan usaha tidak sehat yang diakibatkan oleh adanya taksi gelap, pada dasarnya tidak terlepas dari Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat atau yang disebut dengan undang-undang Anti Monopoli. Menurut Undang-undang Anti Monopoli persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.[[6]](#footnote-7)

Kegiatan persaingan usaha tidak sehat pada umumnya sangat erat kaitannya dengan pemikiran posisi dominan dan kekuatan pasar yang signifikan di pasar bersangkutan, namun penguasaan pasar akan sulit dicapai apabila pelaku usaha baik secara sendiri maupun bersama-sama tidak memiliki kedudukan yang kuat di pasar bersangkutan.

Pada pasal 25 ayat (2) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 dikatakan bahwa “ Pelaku usaha memiliki posisi dominan sebagaimana dimaksud ayat (1) apabila:

1. satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% (lima puluh persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu; atau
2. dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai 75% (tujuh puluh lima persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Terkait dengan keberadaan Undang-Undang Monopoli dirasa perlu ada pengawasan yang lebih guna menciptakan persaingan usaha yang sehat, maka Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) membentuk sebuah lembaga yang dinamakan Komisi Pengawas Persaiangan Usaha (KPPU). Kebaradaan KPPU sangat berperan aktif dalam perkembangan persaingan usaha di Indonesia. KPPU memiliki tugas yang kompleks dalam mengawasi praktik persaingan usaha tidak sehat oleh para pelaku usaha.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, KPPU berwenang untuk mejatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Pasal 25 berupa:[[7]](#footnote-8)

**Pasal 47**

1. Komisi berwenang menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-Undang ini.
2. Tindakan administratif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat berupa:
3. Penetapan pemabatalan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 sampai Pasal 13, Pasal 15 dan Pasal 16, dan atau
4. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan kegiatan yang terbukti menimbulkan praktik monopili dan atau menyebabkan persaingan usaha tidak seha dan atau merugikan masyarakat, dan atau
5. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan penyalahgunaan posisi dominan, dan atau
6. Penetapan pembatalan atas penggabungan atau peleburan badan usaha dan pengambilalihan saham sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dan atau
7. Penetapan pembayaran ganti rugi, dan atau
8. Pengenaan denda serendah-rendahnya Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 20.000.000.000,00 (dua puluh milyar rupiah)
9. Pengenaan denda serendah-rendanya Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 25.000.000.000,00 (dua puluh lima milyar rupiah)

**Pidana Pokok**

**Pasal 48**

1. Pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 4, Pasal 9 sampai dengan Pasal 14, Pasal 16 sampai dengan Pasal 19, Pasal 25, Pasal 27, dan Pasal 28 diancam pidana denda serendah-rendanya Rp. 25.000.000.000,00 (dua puluh lima milyar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 100.000.000.000,00 (seratus milyar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 6 (enam) bulan.
2. Pelanggaran terhadap ketetuan pasal 5 sampai dengan Pasal 8, Pasal 15, Pasal 20 sampai dengan Pasal 24, dan Pasal 26 Undang-Undang ini diancam pidana serendah-rendahnya Rp. 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 25.000.000.000,00 (dua puluh lima milyar rupiah) atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 5 (lima) bulan.
3. Pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 41 Undang-Undang ini diancam pidana rendah serendah-rendahnya Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp. 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah) atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 3 (tiga) bulan.

**Pidana Tambahan**

**Pasal 49**

Dengan menunjuk ketentuan Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, terhadap pidana sebagaiman diatur dalam Pasal 48 dapat dijatuhkan pidana tambahan berupa:

1. Pencabutan izin usaha
2. Larangan kepada pelaku usaha yang telah terbukti melakukan pelanggaran terhadap Undang-Undang ini untuk menduduki jabatan direksi atau komisaris sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun dan selama-lamanya 5 (liam) tahun; atau
3. Penghentian kegiatan atau tindakan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian pada pihak lain.

Selain dari pada itu pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga dikatakan bahwa : “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

**PENUTUP**

Berdasarkan uraian pembahasan di atas dan bercermin pada rumusan masalah yang dibahas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : 1) Kedudukan hukum dari kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum dapat dikatakan sebagai angkutan tidak resmi karena tidak memenuhi persyaratan yang dapat disebut sebagai angkutan umum baik dalam treyek maupun di luar treyek, yaitu tidak menggunakan tanda khusus, tidak menggunakan plat nomor kuning, serta tidak terdapat logo perusahaan yang mengelolanya. Selain itu kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum ini atau yang dikenal dengan sebutan “Taksi Gelap” tidak memiliki izin usaha resmi yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan, serta Taksi Gelap ini juga sama sekali tidak membayar retribusi kepada pemerintah seperti halnya yang dilakukan oleh Perusahaan-perusahaan pengangkutan pada umumnya. Dan bahkan tidak memiliki asuransi apabila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan. 2) Keberadaan kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dapat dikatakan melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan karena telah melanggar Pasal 173 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu tidak izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat. Selain itu taksi gelap juga dapat dikatakan melanggar Pasal 25 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat karena telah menguasai lebih dari 50% pangsa pasar.

Saran penulis dalam penulisan ini adalah : 1) Terkait dengan kedudukan hukum dari kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum, harapan penulis adalah hendaknya pemerintah membentuk Undang-undang khusus yang mengatur tentang adanya taksi gelap tersebut agar tidak terdapat persaingan usaha tidak sehat. 2) Dalam hal keberadaan kendaraan bermotor atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum, guna tidak terjadinya persaingan usaha yang tidak sehat hendaknya Pemerintah memberikan sangksi keras kepada para supir Taksi Gelap karena banyak merugikan berbagai pelaku usaha pesaingnya.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. Buku dan Makalah

Abdulkadir*, Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung, Citra Aditya Bakti, 1998).

Abdurachmant Khairandy, *Transportasi di Indonesia* (Jogjakarta, Gama Media, 1997).

Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum,* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2004.

Hermansyah, *Pokok-pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia,* Kencana, 2008

*Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan Pertama Edisi III, (Jakarta: Balai Pustaka).*

Morlok dan Hainim, *Transportasi di Indonesia, (*Bandung, *,* Citra Aditya Bakti, 1998).

Mustafa Kamal Rokan, *Hukum Persaingan Usaha (Teori dan Praktiknya), PT. Raja Grafindo Persada.*

Purba Hasim. 2011. *Modul Kuliah Hukum Pengangkutan Di Laut*. Medan : Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara

Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta, Rineka Cipta, 2006).

Warpani, *Sistem Transportasi di Indonesia,* (Citra Aditya Bakti), Bandung, 1990.

1. Perundang-undangan

*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.*

*Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Angkutan Umum.*

*Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan*

*Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 14 Tahun 1992.*

*Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*

*Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

*Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

1. Internet

Heri Irawan, *Hukum Pengangkutan di Indonesia (Pengangkutan Niaga), 2012*

Rudi Triatmono, *Hukum Pengangkutan, (Pengangkutan Niaga). 2012,* [*Wordpress.com*](http://www.wordpress.com)

Ardinsyah*, Asas-asas Hukum Pengangkutan, 2012.* *Antarmataram.co.id*

**JURNAL ILMIAH**

**KEDUDUKAN HUKUM KEBERADAAN KENDARAAN BERMOTOR PRIBADI SEBAGAI ANGKUTAN UMUM**



**Oleh :**

**JEMMY NOVA GUNANTO. D**

**D1A.107.079**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS MATARAM**

**MATARAM**

**2013**

**Halaman Pengesahan Jurnal Ilmiah**

**KEDUDUKAN HUKUM KEBERADAAN KENDARAAN BERMOTOR PRIBADI SEBAGAI ANGKUTAN UMUM**

****

**Oleh :**

**JEMMY NOVA GUNANTO. D**

**D1A.107.079**

**Menyetujui,**

**Mataram, 2013**

**Pembimbing Pertama,**

**DR. HIRSANUDDIN, SH., MH**

**NIP. 19621231 198803 1 011**

1. Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta, Rineka Cipta, 2006), halaman 4. [↑](#footnote-ref-2)
2. *Ibid halaman 7* [↑](#footnote-ref-3)
3. *Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993,* halaman 5. [↑](#footnote-ref-4)
4. *Ibid, halaman 86.* [↑](#footnote-ref-5)
5. *Ibid, halaman 93.* [↑](#footnote-ref-6)
6. Mustafa Kamal Rokan, *Hukum Persaingan Usaha (Teori dan Praktek di Indonesia),* PT. RajaGrafindo Persada, 2010. Halaman 20 [↑](#footnote-ref-7)
7. *Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, halaman 15* [↑](#footnote-ref-8)