

**TINJAUAN YURIDIS ALIH FUNGSI MOBIL PRIBADI MENJADI  
ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN UNDANG UDANG NOMOR 22  
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

*Ajay Depkhan*

*15.11.1001.1011.006*

*Fakultas Hukum, Jurusan Ilmu Hukum*

*Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, Samarinda. Indonesia*

Abstract

**Based on Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation,**

the operation of transportation must have a permit which is explained in Article 173, Formulation of the problem, namely: How is the procedure of using personal cars into public transportation related to the conversion of private cars into public transportation and whatever sanctions for the use of private cars that are used as public transportation that do not have official permission.

**The normative juridical approach method,** the data source, namely primary data from Law Number 22 of 2009 concerning Road Transport and Traffic, and the Head of the Samarinda public transportation section, secondary data derived from literature related to the conversion of private cars into public

transportation. The data collection technique was in the form of interviewing respondents from the head of public transport transportation at the Samarinda City Transportation Agency. The research data was analyzed descriptively qualitatively. **The results of the study,** procedures for transferring private cars to public transportation include: registering private cars at the Transportation Agency to transport passengers by completing requirements, namely: Technical feasibility requirements and filling in permission forms to change the nature / form, roadworthiness requirements, route permit requirements. sanctions for the use of private vehicles (cars) that are used as public ownership that do not have official permits include: criminal sanctions with penalties for vehicle lifting, confinement or fines.

## Abstrak

### **Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,**

penyelenggaraan angkutan harus memiliki izin yang mana dijelaskan pada Pasal 173, Rumusan masalah yaitu: Bagaimana prosedur penggunaan mobil pribadi menjadi angkutan umum terkait alih fungsi mobil pribadi menjadi angkutan umum dan apa saja sanksi terhadap penggunaan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum yang tidak memiliki izin resmi. **Metode pendekatan Yuridis Normatif,** sumber data yaitu data primer dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Kepala bagian angkutan umum kota samarinda, data sekunder berasal dari bahan kepustakaan yang berkaitan dengan alih fungsi mobil pribadi mejadi angkutan umum. Teknik pengumpulan data berupa wawancara responden dari kepala transportasi angkutan Umum Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Data hasil penelitian dianalisa secara deskriptif kualitatif. **Hasil penelitian,**

prosedur alih fungsi mobil pribadi menjadi angkutan umum antara lain: mendaftarkan mobil pribadi pada Dinas Perhubungan untuk mengangkut penumpang dengan melengkapi persyaratan yaitu: Syarat laik teknis dan mengisi formulir izin rubah sifat / bentuk, syarat laik jalan, syarat izin trayek. sanksi terhadap penggunaan kendaraan pribadi (mobil) yang dijadikan anggkutan umum yang tidak memiliki izin resmi antara lain : sanksi pidana dengan hukuman penilangan kendaraan, kurungan atau denda.

## **PENDAHULUAN**

### **A. Alasan Pemilihan Judul**

Transportasi (perangkutan) mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik maupun pertahanan dan keamanan Negara.<sup>1</sup>

Pengangkutan merupakan suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan

---

<sup>1</sup> Suwarjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, hal.13

aman membawa orang atau/barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkos. “Menurut undang-undang pengangkutan hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja, ia tidak perlu mengusahakan alat pengangkutannya.”<sup>2</sup>

Transportasi umum atau angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.<sup>3</sup>

Keberadaan mobil pribadi sebagai angkutan umum sangat meresahkan banyak pihak, dimana hal tersebut banyak merugikan kendaraan-kendaraan umum yang beroperasi. Mengenai pengertian kendaraan bermotor tercantum dalam Pasal 1 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan

mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel”.

Sehubungan dengan keberadaan angkutan plat hitam, hal ini sangat bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang tersebut, semua angkutan umum, termasuk travel, wajib memiliki izin usaha dan menggunakan plat kuning. Apa bila hal ini dibiarkan secara terus-menerus hal yang paling ditakutkan nantinya akan terjadi misalnya saja iklim usaha jasa yang ada akan sedikit demi sedikit tidak akan kondusif. Angkutan penumpang umum plat hitam ini juga yang akan menghancurkan cita-cita Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana salah satunya adalah menciptakan suasana yang kondusif baik para pemilik mobil penumpang umum maupun penumpang sebagai konsumen.

Maraknya penggunaan kendaraan pribadi (mobil) yang

---

<sup>2</sup> Abdul Munif, 2011 , *Pengantar Hukum Indonesia*, Cakrawala Media, Yogyakarta, hal. 87

<sup>3</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang ,Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

dijadikan angkutan umum di Samarinda, menuntut pemerintah dalam memenuhi hak dan kewajibannya dalam memaksimalkan sistem angkutan umum, baik angkutan massal maupun angkutan individual, mengingat moda angkutan tersebut terdiri dari Bus Kota, Angkutan Kota (angkot), Taxi, yang selama ini mulai kurang diminati oleh masyarakat karena faktor keamanan, keselamatan, kenyamanan, jadwal perjalanan (travel time) yang terlalu lama, fasilitas yang tidak layak, serta seringnya terjadi tindak kejahatan seperti pencurian (copet), penipuan dsb.

Tindakan tegas menjadi alternatif dalam menanggulangi penggunaan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum yang tidak resmi atau tidak memiliki izin resmi, bilamana tidak dilakukan penindakan yang tegas maka hal tersebut akan menjadi masalah serta menjadi peluang bagi para pengendara mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum khususnya

di kota Samarinda. hal ini akan mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum yang resmi. Bagi pihak angkutan umum yang resmi keadaan tersebut pasti dianggap sangat merugikan baik dari segi rezeki maupun penumpang yang seharusnya didapat oleh angkutan umum yang resmi.

Menjadi masalah besar bagi transportasi perkotaan, terutama terkait dengan angkutan umum yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang mana transportasi menjadi sangat penting bagi kehidupan sebuah kota besar terutama di Kota Samarinda, baik angkutan massal maupun angkutan individual, menjadi tulang punggung pergerakan mayoritas warga kota dalam melakukan aktivitasnya baik di bidang perekonomian, pendidikan, serta pemerintahan, oleh karena itu tepat kiranya bila Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, menugaskan pemerintah, termasuk Pemerintah

Kota Samarinda, sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap terselenggaranya angkutan umum.” Serta menjamin tersedianya angkutan umum untuk orang dan/atau barang.

Upaya Pemerintah Kota Samarinda sebagai penanggung jawab angkutan di jalan, khususnya tentang angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, secara regulatif telah dilakukan dengan menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Retribusi Izin Trayek yang melingkupi Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, yang mulai berlaku sejak tanggal 3 November 2006 dengan berlandaskan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk mengetahui lebih dalam akan permasalahan tersebut. Adapun judul skripsi ini adalah **“TINJAUAN YURIDIS ALIH FUNGSI MOBIL PRIBADI MENJADI ANGKUTAN**

**UMUM BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”**.

## **B. Perumusan dan Pembatasan Masalah**

Guna mencapai substansi penulisan skripsi yang lebih terarah, maka penulis merumuskan dan membatasi pada dua pokok yaitu :

1. Bagaimana prosedur penggunaan mobil pribadi menjadi angkutan umum, terkait alih fungsi mobil pribadi menjadi angkutan umum ?
2. Apa saja sanksi terhadap penggunaan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum yang tidak memiliki izin resmi?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Adapun yang menjadi maksud dan tujuan penulisan skripsi ini sebagai berikut :

1. Maksud dari penulisan ini adalah :

Untuk membahas dan memahami prosedur alih fungsi mobil pribadi menjadi angkutan umum berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga dapat dijadikan pengetahuan tambahan bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

2. Tujuan penulisan ini adalah :
  - a. Untuk mengetahui prosedur penggunaan mobil pribadi menjadi angkutan umum berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
  - b. Untuk mengetahui sanksi terhadap penggunaan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum, yang tidak memiliki izin resmi.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **A. Prosedur Penggunaan Mobil Pribadi Menjadi Angkutan Umum, Terkait Alih Fungsi**

#### **Mobil Pribadi Menjadi Angkutan Umum**

Guna mendapatkan izin penyelenggaraan dalam pengawasan trayek maupun tidak dalam trayek harus melalui Dinas Perhubungan yang merupakan unsur pelaksana urusan pemerintahan di bidang perhubungan, Dinas Perhubungan yang dimaksud adalah Dinas Perhubungan Kota Samarinda.<sup>4</sup>

Kantor Dinas Perhubungan Kota Samarinda atau biasa disingkat Dishub. Dinas Perhubungan Daerah Kota Samarinda berada di Jl. M.T. Haryono, Samarinda Kota, Telp: (0541) 748537. Dinas Kota Samarinda memiliki tugas untuk menyelenggarakan urusan kebijakan perhubungan atau transportasi untuk daerah kota Samarinda.

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Dinas Perhubungan dipimpin oleh Seorang Kepala

---

<sup>4</sup> Hasil Wawancara Dengan Kepala Bagian Angkutan Kota Samarinda, hari kamis tanggal 18 April 2019

Dinas yang dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekda. Sebagai unsur pelaksana otonomi daerah Dinas Perhubungan Kota Samarinda mempunyai tugas pokok yaitu : membantu Kepala Daerah dalam melaksanakan sebagian urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan. Dalam menyelenggarakan tugas pokoknya Dinas Perhubungan mempunyai fungsi yaitu :

1. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan sesuai dengan rencana strategis yang ditetapkan pemerintah daerah;
2. Perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis di bidang perhubungan;
3. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis lalu lintas angkutan jalan;

4. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis lalu lintas angkutan sungai;
5. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis perhubungan laut dan udara;
6. Perumusan, perencanaan, pembinaan dan pengendalian kebijakan teknis pengendalian dan operasional;
7. Penyelenggaraan urusan kesekretariatan;
8. Pelaksanaan Unit Pelaksana Teknis Dinas;
9. Pembinaan Kelompok Jabatan Fungsional;
10. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan bidang tugasnya.<sup>5</sup>

Dinas Perhubungan Kota Samarinda memiliki wewenang untuk memberikan Izin persuratan terkait transportasi dan perhubungan seperti urusan Izin Usaha Angkutan, Izin Angkutan

---

<sup>5</sup> Hasil Wawancara Dengan Kepala Bagian Angkutan Kota Samarinda, hari Kamis tanggal 18 April 2019

Penumpang Umum, Izin Angkutan Barang, penerbitan Izin Trayek dan Kartu Pengawasan Angkutan Penumpang Umum, Izin Trayek Angkutan Antar Jemput, Izin Operasi Angkutan Sewa, Izin Operasi Angkutan Pariwisata, Surat Persetujuan Izin Trayek (SPIT), Surat Persetujuan Izin Operasi (SPIO), Angkutan Taksi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan lainnya.<sup>6</sup>

Mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum masuk dalam kriteria angkutan orang tidak dalam trayek. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek terdapat dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b. untuk mendapatkan izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek terdapat beberapa hal yang harus diketahui, yaitu mengenai kewenangan perizinan angkutan, secara khusus kewenangan dalam

perizinan angkutan angkutan orang tidak dalam trayek.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak H. Agustianto Mardani selaku Kepala Bidang Angkutan Kota Samarinda, dalam penggunaan kendaraan pribadi (mobil) di Kota Samarinda, mobil yang akan digunakan sebagai angkutan umum harus didaftarkan pada dinas perhubungan, yang mana dalam pendaftaran kendaraan tersebut harus memenuhi beberapa persyaratan, diantaranya :

1. Persyaratan teknis dan laik jalan

Kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, yang mana hal ini dinyatakan dalam pasal 48 ayat (1-3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sehingga sebelum kendaraan dioperasikan di jalan harus mendapatkan kepastian bahwa kendaraan tersebut telah memenuhi persyaratan.

---

<sup>6</sup> <https://idalamat.com/alamat/40273/Dinas-Perhubungan-Kota-Samarinda>, Diakses pada tanggal 20 April 2019 pukul 01:39 wita



Persyaratan yang dimaksud terdiri atas : Susunan, Perlengkapan, Ukuran, Karoseeri, Rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukan, Pemuatan, Penggunaan, Penggandengan kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor.

Persyaratan laik jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas Emisi gas buang, Kebisingan suara, Efisiensi sistem rem utama, Efisiensi sistem rem parker, Kincup roda depan, Suara klakson, Daya pancar dan arah sinar lampu utama, Radius putar, Akurasi alat penunjuk kecepatan, Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Persyaratan tersebut di atas wajib dipenuhi, yang mana untuk memenuhi persyaratan tersebut perlu

dilakukan pengujian kendaraan bermotor, pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor ialah untuk mengecek kendaraan bermotor yang akan dioperasikan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan ataupun tidak. Berdasarkan Pasal 49 ayat (1-2) menjelaskan, kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian. Pengujian yang dimaksud meliputi : uji tipe dan uji berkala.

## 2. Persyaratan Izin Trayek

Persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan izin trayek terdiri dari persyaratan administratif dan teknis, persyaratan yang dimaksud diantaranya :

- a. Persyaratan Administratif
- b. Persyaratan Teknis

Berkeenan dengan hal tersebut di atas mengenai Pengajuan Permohonan melingkupi :

1. Angkutan Lintas Batas Negara;
2. Angkutan Antar Kota dan Antar Provinsi (AKAP);
3. Angkutan Antar Kota dan Antar Provinsi untuk Antar Jemput;
4. Angkutan Antar Kota dan Antar Provinsi untuk Pemasu Moda.

Penyelesaian Permohonan :

1. Pemberian Izin trayek dan Izin usaha diberitahukan atau ditolak setelah memperhatikan pertimbangan selambat-lambatnya dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima lengkap;
2. Izin insidental diberikan kepada perusahaan angkutan yang telah

memiliki Izin trayek untuk menggunakan kendaraan bermotor cadangannya yang menyimpang dari trayek yang dimiliki, dengan ketentuan :

Masa berlaku izin :

1. Izin berlaku untuk jangka waktu 5 tahun;
2. Perubahan dan/ atau perpanjangan masa berlakunya.

Berkeenan dengan persyaratan tersebut diatas, pemohon Izin trayek pemuada moda wajib melakukan kerjasama dengan otoritas/ badan pengelola seperti bandara, stasiun kereta api dan pelabuhan untuk pelayanan angkutan pemuada moda dari dan ke kawasan yang memiliki otorita/ badan pengelola.

#### **B. Sanksi Terhadap Penggunaan Mobil Pibadi Yang Diadikan Angkutan Umum Yang Tidak Memiliki Izin Resmi**

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bagian Angkutan Umum Kota

Samarinda, pemeriksaan kendaraan umum dilakukan oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan, yang mana dijelaskan dalam pemeriksaan meliputi Surat bukti lulus uji bagi Kendaraan wajib uji, Fisik Kendaraan, Daya Angkut, Izin Penyelenggaraan Angkutan

Berkenaan dengan pemeriksaan kendaraan, pihak kepolisian memiliki wewenang penuh untuk memberhentikan kendaraan, meminta keterangan kepada pengemudi dan melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab. Pihak kepolisian juga berwenang untuk melakukan penyitaan, penyimpanan dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan dengan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan mengenai tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara khusus angkutan umum meliputi Surat Izin Mengemudi, persyaratan Laik Jalan, persinggahan, tata cara menaikan dan menurunkan penumpang, tata cara pemuatan dan daya angkut,

mengenai izin menyelenggarakan angkutan, dan

Berdasarkan uraian di atas mengenai penggunaan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum yang tidak memiliki izin resmi maka sanksi yang dapat diberikan atau menjerat para palakunya yaitu : dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum (setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran) yang:

1. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a.
2. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b.

3. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c. Atau
4. Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 173.

Berdasarkan ketentuan di atas bisa di pahami pertama kendaraan yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan dalam trayek maka akan dikenakan pidana kurungan dua bulan dan denda sebesar Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Kedua, kendaraan tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek contohnya mobil plat hitam yang tidak mempunyai travel atau izin perusahaan maka akan dikenakan pidana kurungan paling lama dua bulan dan denda sebesar Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Ketiga, kendaraan yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat yakni mobil angkutan ilegal maka

dikenakan pidana kurungan paling lama dua bulan dan denda sebesar Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Dan keempat, kendaraan menyimpang dari izin yang telah ditentukan dari Pasal 173 maka akan dikenakan juga pidana kurungan paling lama dua bulan dan denda sebesar Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Berkenaan dengan penjelasan di atas dalam Pasal 153 juga menegaskan bahwa: (1) Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan/atau menurunkan penumpang disepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek. (2) Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum. Oleh karena itu angkutan orang dengan tujuan tertentu di dalam perjalanan tidak boleh mengambil penumpang lain/ dengan tujuan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek maka di

larang untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang. Dan juga angkutan orang dengan tujuan tertentu maka harus menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum (plat kuning).

Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut juga dikenakan denda berdasarkan Pasal 304 yang berbunyi “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 yaitu dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh rupiah).

Ketentuan denda di atas dinyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain disepanjang perjalanan tanpa izin

penyelenggaraan angkutan dan tidak menggunakan mobil angkutan umum atau bus penumpang maka akan dikenakan pidana kurungan paling lama satu bulan dan denda sebesar Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

## **P E N U T U P**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kendaraan pribadi (mobil) yang digunakan sebagai angkutan umum sebelumnya harus memenuhi Persyaratan yang telah ditentukan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlebih dahulu. Untuk mendapatkan izin maka harus melakukan pendaftaran melalui dinas perhubungan, Hal tersebut perlu dilakukan mengingat penggunaan mobil pribadi menjadi angkutan umum harus memiliki izin usaha, izin trayek, izin operasi angkutan umum, kelaikan jalan mobil yang digunakan sebagai angkutan umum, serta

ketentuan mobil yang harus dipenuhi sebagai angkutan umum.

2. Sanksi terhadap penggunaan kendaraan pribadi (mobi) yang dijadikan angkuta umum yang tidak memiliki izin resmi berupa sanksi pidana, yang mana hukumannya dapat berupa penilangan kendaraan, kurungan, dan denda.

## **B. Saran**

1. Dari sisi pemilik/pengusaha angkutan umum yang menggunakan kendaraan pribadi diharapkan untuk terlebih dahulu memikirkan konsekuensi dari apa yang mereka lakukan sehingga kembali kepada esensi utama bahwa ketika membuka sebuah bisnis terutama yang bergerak dalam bidang transportasi, haruslah sesuai dengan ketentuan hukum, harus dengan prosedur yang benar, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan
2. Dari sisi Masyarakat diharapkan untuk lebih cerdas

dalam memilih angkutan, karena banyak faktor yang sifatnya harus dikendalikan hukum, tetapi menjadi tidak berfungsi dan tidak dipertanggung jawabkan jika sewaktu-waktu dibutuhkan, masyarakat juga harus tampil aktif dalam upaya penertiban angkutan ilegal ini, demi terciptanya keadaan transportasi dengan standar kualitas yang baik.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **A. Buku Bacaan**

Abdul Munif, 2011 ,*Pengantar Hukum Indonesia*, Cakrawala Media, Yogyakarta.

Suwarjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB,Bandung.

Panduan Penulisan Hukum, 2008, *Skripsi, Memorandum Hukum, Studi Kasus*, Samarinda: Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

### **B. Peraturan Perundang - Undangan.**

- Kitab Undang-Undang  
Hukum Perdata  
Undang-Undang Nomor 22  
Tahun 2009  
Tentang Lalu-  
Lintas dan  
Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah  
Republik Indonesia  
Nomor 74 Tahun  
2014 Tentang  
Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor  
80 Tahun 2012  
Tentang Tata Cara  
Pemeriksaan  
Kendaraan Bermotor  
di Jalan dan  
Angkutan Jasa.
- Peraturan Menteri  
Perhubungan  
Republik Indonesia  
Nomor 117 Tahun  
2018 Tentang  
Penyelenggaraan  
Angkutan Orang  
Tidak Dalam  
Trayek.
- Peraturan Menteri  
Perhubungan
- Republik Indonesia  
Nomor 98 Tahun  
2013 Tentang  
Standar Pelayanan  
Minimal Angkutan  
Orang dengan  
Kendaraan Bermotor  
Umum dalam Trayek
- Peraturan Menteri Perhubungan  
Republik Indonesia Nomor  
118 Tahun 2018 Tentang  
Angkutan Sewa Khusus
- C. Internet**
- <https://idalamat.com/alamat/40273/Dinas-Perhubungan-Kota-Samarinda>