

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PEMILIK MOBIL  
PRIBADI YANG DIGUNAKAN SEBAGAI ANGKUTAN UMUM MENURUT  
PERATURAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

*Wenky Berlinto*

*15.11.1001.1011.191*

*Fakultas Hukum, Jurusan Ilmu Hukum*

*Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda, Samarinda. Indonesia*

Abstract

Transportation is a means that is needed by many people since ancient times in carrying out its activities which are realized in the form of transportation. Transportation is divided into two things, namely transportation of people and / or goods that are intended for public or private use. This research was conducted with the aim to find out how the legal efforts of the Department of Transportation and related agencies in preventing Dark Taxi transportation and how Legal sanctions on private cars used as public transport in Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transport. By using normative and empirical juridical research methods. Based on the results of the study, Legal Efforts from the Transportation Department want relevant agencies in preventing Dark Taxi transportation

to be considered not optimal in eradicating illegal taxis, due to weak supervision and the number of members in charge of monitoring is still minimal so that drivers and owners of illegal taxi vehicles are more free to carry out their actions without close supervision from the Transportation Department and the Police. Legal Sanctions on private cars used as public transportation in Law no. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation according to Article 304 is considered ineffective in its implementation because many violators have been arrested several times with this same case indicating that the Act does not deter the perpetrators in carrying out their actions as illegal taxi drivers.

Abstrak

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan

kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana upaya Hukum dari Dinas Perhubungan maupun instansi terkait dalam mencegah angkutan Taksi Gelap dan bagaimana sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normative dan yuridis empiris. Berdasarkan hasil penelitian, Upaya Hukum dari Dinas Perhubungan mau instansi terkait dalam mencegah angkutan Taksi Gelap dinilai belum optimal dalam pemberantasan taksi gelap, karena lemahnya pengawasan dan jumlah anggota yang bertugas mengawasi masih minim sehingga para pelaku supir dan pemilik kendaraan taksi gelap lebih leluasa melakukan aksinya tanpa pengawasan ketat dari pihak Dinas Perhubungan maupun dari Kepolisian. Sanksi Hukum

terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut Pasal 304 dinilai kurang efektif dalam penerapannya dikarenakan banyak pelanggar yang sudah berapa kali ditangkap dengan kasus yang sama ini mengindikasikan bahwa UU tersebut tidak membuat jera para pelaku dalam melakukan aksinya sebagai supir taksi gelap.

## **PENDAHULUAN**

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

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, 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.

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke

tempat lain atau *port of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/ pengiriman barang-barangnya.<sup>1</sup>

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.<sup>2</sup>

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi

kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.<sup>3</sup>

Masyarakat yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut sehingga akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh dan sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para penumpang dalam memakai jasa angkutan umum terkadang kurang nyaman karena kondisi angkutan umum yang penuh dan sesak oleh penumpang.

Pengangkutan-pengangkutan tersebut menimbulkan masalah-masalah dalam transportasi yang makin berkembang. Salah satunya adalah mengenai pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan bermotor. Sejak mesin motor ditemukan, era pengangkutan dengan kendaraan bermotor lambat laun mulai dipergunakan dan dibutuhkan

<sup>1</sup> Soegijanta Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, hal, 1

<sup>2</sup> A. Abbas Salim, 2005, *Manajemen Trans*

*portasi*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, hal.6

<sup>3</sup> *Ibid* hal. 2

oleh banyak orang. Mengenai pengertian kendaraan bermotor tercantum dalam Pasal 1 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan (selanjutnya disebut UULLAJ) “Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan.

Pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Angkutan umum untuk kendaraan bermotor roda empat di darat seperti bis kota atau antar kota/pulau, mikrolet, taksi, angguna (angkutan serba guna), angkudes (angkutan pedesaan), dan sebagainya mulai banyak dijumpai seiring dengan waktu.<sup>4</sup>

Sebagai catatan walaupun keberadaan UU No. 14 Tahun 1992 telah diganti dengan UU No. 22 Tahun 2009 akan tetapi peraturan pelaksana dari UU No. 14 Tahun 1992 tetap dapat berlaku dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 UU No.

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.

Mengenai tata cara menaik-turunkan penumpang, angkutan umum resmi wajib berpedoman pada UULLAJ. UULLAJ yang mengatur ketentuan angkutan umum adalah Undang-undang No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993.<sup>5</sup>

Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari ke hari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi. Di pihak angkutan umum resmi, kendaraan tersebut dianggap mengambil bagian rezeki atau penumpang yang seharusnya didapat

<sup>4</sup> *Ibid*, hal. 12

<sup>5</sup>Sutiono Usman Aji, 2011, *Hukum*

*Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hal.8

oleh angkutan umum resmi (penyerobotan). Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semanya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UULLAJ.

Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berplat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa. Hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen. Konsumen yaitu setiap pengguna barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga atau rumah tangga dan tidak mengambil untuk memproduksi barang/ jasa lain atau memperdagangkannya kembali.<sup>6</sup>

Mobil pribadi sebagai angkutan umum terjadi di daerah-daerah seperti Medan, Jakarta dan daerah metropolitan lain menimbulkan permasalahan. Di Medan mobil pribadi yang kerap dipanggil angkutan kota (angkot) berplat hitam mulai menjamur. Angkutan kota supir gelap, berplat hitam mengusik khususnya yang berada di Kota

Samarinda. Kehadiran mereka menimbulkan kerugian bagi angkutan umum di sekitar Kota Samarinda maupun bagi pemerintah. Bahkan juga mobil pribadi sebagai angkutan umum yang disebut sebagai taksi gelap oleh masyarakat Medan kebanyakan, sekarang sudah berani membuka pangkalan taksi gelap yang di pangkalan tersebut terdapat sekumpulan mobil pribadi berplat nomor polisi berwarna hitam yang di peruntukan untuk mencari sejumlah penumpang dan mengambil ahli fungsi angkutan kota berplat nomor polisi kuning kebanyakan.<sup>7</sup>

Mobil pribadi di Kota Samarinda yang sering dipanggil dengan taksi gelap makin banyak saja dari hari ke hari dan jenis Kendaraannya makin bervariasi Jenis mobil nya. Para supir taksi gelap cenderung berada di Pintu masuk dan Pintu luar Bandara, dan sebagian dari mereka biasa nya menghampiri setiap orang yang keluar dari Bandara tersebut, kemudian ditanyakan kemana tujuannya, lalu ditawarkan

<sup>6</sup>Az. Nasution, 2000, *Konsumen dan Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hal. 37

<sup>7</sup><http://www.Portir Taksi Gelap Nodai>

*Kualanamu*, diakses tanggal 13 Juni 2019 Pukul 08.00 Wita

menggunakan jasa taksi gelap mereka.<sup>8</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”.

Seiring berjalannya waktu pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor untuk keperluan umum sudah banyak dijumpai, angkutan umum kendaraan bermotor untuk roda empat seperti bus, taksi dan lain sebagainya sudah mulai mewabah. Keberadaan angkutan umum tersebut sudah diatur secara detail baik undang-undang ataupun Peraturan Pemerintah yaitu mulai dari izin usaha, trayek, operasional sampai

pada kelayakan kendaraan bermotor untuk operasi untuk umum.

Keberadaan mobil pribadi sebagai angkutan umum untuk beroperasi di Kota Samarinda melayani setiap penumpang yang berada di Bandara maupun bertujuan ke Kota-kota diduga diantaranya punya beking oknum petugas di belakangnya. Tidak jarang pula awak atau pengusaha dari mobil pribadi sebagai angkutan umum memberikan semacam upeti pada oknum petugas lalu lintas maupun petugas bandara agar mereka mulus beroperasi di jalan tanpa hambatan apapun.

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

Perumusan dan pembatasan masalah hal yang sangat penting dalam suatu penelitian. Hal ini bertujuan untuk mempermudah dalam membatasi masalah yang akan diteliti sehingga tujuan dan hasil dari penelitian dapat sesuai dengan yang diharapkan. Berdasarkan uraian pemilihan judul yang saya telah sampaikan, adapun perumusan

---

<sup>8</sup><http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/Taksi-Gelap-makin-Merajalea>, diakses

masalah yang dibuat adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam menertibkan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum di Kota Samarinda ?
2. Bagaimanakah pengaturan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

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

1. Di harapkan dari penulisan skripsi ini dapat menambah pengetahuan kontribusi pengetahuan tentang tanggung jawab pemilik mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum menurut peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Sebagai sarana untuk memperoleh data dalam rangka penyusunan

penulisan hukum sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.

Adapun yang menjadi Tujuan dalam penulisan skripsi ini adalah:

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **A. Kendala Dinas Perhubungan dalam menertibkan mobil pribadi di Kota Samarinda**

Semakin banyaknya keberadaan angkutan umum (taxi) gelap di kota Samarinda pasti sangat mengganggu sebagian aturan-aturan yang telah dibuat oleh Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam mengatasi kendala-kendala yang terjadi dibidang 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 (UULLAJ).

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 ramai yang pernah terjadi, ada banyak penumpang yang ketika di bandara pesan taxi bermobil plat hitam di larang masuk kebandara Sepingan Balikpapan, mau tidak mau pengguna jasa mobil plat hitam berjalan kaki keluar bandara. Karna pihak bandara mengatakan mobil berplat hitam tidak sesuai regulasi dan perlu di informasikan kepada seluruh masyarakat karna untuk kemanan dan keselamatan penumpang itu sendiri.<sup>9</sup>

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.

<sup>9</sup><https://kaltim.tribunnews.com/2018/05/11/angkutan-plat-hitam-dikabarkan-dilarang-masuk-bandara-sams-begini-tanggapan->

kadishub. Diakses tanggal 19 desember 2019 Pukul 09.00 Wita



Walapun 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, namun masih saja ada angkutan umum gelap beroperasi. Adapun itu

angkutan taksi gelap biasanya menerapkan tarif angkutan semanya kepada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang telah ditentukan oleh UULLAJ. Ketentuan tersebut hanya berlaku kepada angkutan taksi berplat kuning, ditambah dengan tidak ada jaminan keselamatan jiwa dari pemerintah, hanya saja secara pribadi supir dengan konsumen.

Dari hasil penelitian, peningkatan kualitas sarana angkutan umum sangatlah penting dilakukan selain untuk membuat penumpang nyaman dan aman juga demi meningkatkan minat masyarakat untuk memakai jasa angkutan umum. Selain itu perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi sangat penting mengingat pentingnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan bagi kehidupan orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan di kembangkan serta kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna

jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi dan juga perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat dan harus tetap memperhatikan kepentingan umum dan ketertiban masyarakat untuk mewujudkan sistem transportasi yang di inginkan masyarakat guna memenuhi kebutuhannya.

### **B. Aturan Penggunaan Mobil Pribadi Sebagai Angkutan Umum Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Kota Samarinda sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Timur secara otomatis menjadi pusat aktivitas dalam mewujudkan kehidupan perekonomian, maka sedikit banyaknya setiap individu bisa memanfaatkan segala hartanya dalam menafkahi hidupnya maupun keluarga dengan cara salah satunya

menjadikan mobil pribadi yang dimilikinya untuk di jadikan sebagai sarana angkutan umum yang sama fungsinya dengan mobil plat kuning lainnya, yang menjadi perbedaan adalah hanya saja mobil plat hitam tersebut tidak terdata dalam izin trayek dan izin pengawasan (*illegal*).

Penggunaan mobil yang berplat hitam khususnya di Samarinda masih banyak dioperasikan sebagai sarana angkutan umum meskipun tidak terdata dalam izin trayek dan izin pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan, hal ini terdapat dari beberapa informasi yang diperoleh dari dinas perhubungan yang sering dilakukan pengoperasian di jalan, maupun dari hasil beberapa wawancara dengan pemilik mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum dalam hal angkutan penumpang. Pengoperasian mengangkut penumpang dengan cara memberitahukan dan memperluas sarana informasi serta memanfaatkan beberapa teknologi tentang adanya penggunaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum yang sama fungsinya dengan mobil plat kuning umum lainnya.

Penggunaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum di Samarinda melanggar aturan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 yang terdapat dalam Pasal 193 yang mana perusahaan angkutan jalan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada pihak penumpang. Terdapat dalam pasal 203 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang terjaminnya keselamatan lalu lintas terhadap pihak penumpang, dalam pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, perusahaan juga melakukan penanganan perkara kecelakaan lalu lintas terhadap penumpang baik itu luka ringan, sedang, maupun berat. Pada pasal 230 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 perusahaan juga menanggung segala resiko kecelakaan bagi pihak penumpang yang mengalami meninggal dunia, pada pasal 236 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 perusahaan mengganti rugi akibat terjadinya kecelakaan yang terjadi pada pihak penumpang. Selain itu pada pasal 198 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga mengatur

tentang adanya program penghindaran terjadinya persaingan tidak sehat antara pengguna mobil angkutan umum dengan pengguna mobil ilegal yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum.

Pada pasal 237 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 perusahaan juga wajib mengikuti program asuransi yang bertujuan mobil yang dilakukan untuk angkutan jalan terjamin adanya asuransi terhadap kecelakaan yang terjadi. Maka pada pasal 310 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur tentang hukuman bagi pengguna mobil angkutan umum yang tidak mengasuransikan mobilnya tersebut dalam asuransi kecelakaan yaitu berupa dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Maka setiap mobil angkutan umum harus mempunyai izin trayek dari pihak pengawasan yang berwenang, penyimpangan aturan tersebut akan mengakibatkan kerugian bagi pihak lain yang mengoperasikan mobil angkutan

umum yang resmi dijalankan, karena pihak mobil angkutan pribadi telah melanggar Undang-Undang dan telah menerobos pendapatan bagi pihak yang mengoperasikan mobil angkutan yang resmi dijalankan. Seperti yang terdapat dalam Pasal 173 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkenaan dengan angkutan yang bahwa setiap mobil yang telah mendapatkan izin trayek maka dapat dipergunakan untuk angkutan jalan contoh bus umum atau mobil (L-300). Akan tetapi mobil yang tidak mempunyai izin trayek contoh mobil plat hitam/pribadi tidak dapat untuk menjalankan angkutan umum dan apabila melanggar dari undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, maka akan dikenakan sanksi pidana berupa pidana kurungan maupun sanksi administrasi.

Penggunaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum tidak diperbolehkan dalam hal angkutan jalan dikarenakan tidak termasuk dalam ketentuan-ketentuan berupa sarana yang telah di atur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan. Akan tetapi jika mobil pribadi tersebut tetap ingin dijadikan

sebagai sarana angkutan maka harus di ubah peruntukkannya seperti mobil plat kuning untuk mendapatkan izin angkutan jalan yang resmi juga di akui oleh Negara sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk menertibkan ketertiban umum, terwujudkan keselamatan bagi penumpang dan untuk menjauhi pertikaian atau persaingan tidak sehat antara supir plat kuning dengan plat hitam.

Memang pada dasarnya peraturan khusus mengenai izin jalan untuk mengangkut penumpang dengan mobil pribadi tidak diatur dalam ketentuan Undang-Undang, akan tetapi mobil pribadi tersebut tidak dimaksudkan ke dalam perizinan mengangkut penumpang dalam hal izin trayek pengawasan dari Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya mengatur perusahaan mengenai mobil angkutan umum yang sudah mendapatkan izin ketentuan dalam hal mengangkut penumpang. Jadi, mobil pribadi atau mobil yang berplat hitam sangat

menyalahi penyalahgunaan mobil angkutan penumpang yang resmi dijalankan, selain itu mobil pribadi tersebut dalam hal mengangkut penumpang juga tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang telah diterapkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka dari itu mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum tidak diperbolehkan dalam hal mengangkut penumpang dikarenakan tidak termasuk dalam trayek angkutan umum terkecuali mobil tersebut harus diubah peruntukannya dan harus mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan akan dijadikan sebagai Taksi misalnya yang telah mendapatkan izin mengangkut penumpang dan mendapatkan pengawasan dari pihak yang berwenang dan mengubah plat menjadi plat kuning.

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

### **A. Kesimpulan**

Adapun kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian terhadap pokok permasalahan yang ada antara lain :

1. Kendala yang dihadapi untuk menertibkannya adalah apabila kendaraan tersebut sudah berada di jalan raya (beroperasi) dimana sulit mengetahui apa angkutan tersebut mengangkut keluarga atau penumpang dan menyalahgunakan angkutan tersebut, jadi penertiban ini harus dari dua sisi tidak hanya dari DISHUB dan DITLANTAS tetapi peran penting kesadaran masyarakat untuk mengindahkan peraturan Negara yaitu tertulis dalam peraturan perundang-undangan agar menciptakan suasana kondusif berkendara yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan tidak menyalahi aturan. 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 ijin untuk kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum yang cukup menyita waktu, dan karena

malas mendaftarkan hanya karena untuk sekedar mencari uang sehari-hari.

2. 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 yang dapat diterapkan yakni Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dikaitkan Pasal 173 ayat (1) dapat dikenakan sanksi pidana paling lama 2 bulan atau diberikan sanksi denda Rp.500.000. ( Lima Ratus Ribu Rupiah ) Maka penggunaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum yang tidak mengikuti aturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan/atau pun Pasal-Pasal lain yang berkenaan dengan lalu lintas berupa tanggung jawab atau menanggung segala resiko yang terjadi terhadap penumpang mendapatkan asuransi dari kecelakaan yang terjadi, juga yang berkenaan dengan sarana dan maupun prasarana maka mobil

pribadi tersebut tidak dapat melakukan angkutan penumpang kecuali mobil pribadi mengubah peruntukannya seperti mobil plat kuning lainnya yang mendapatkan izin trayek dan izin pengawasan dari pemerintah.

## **B. Saran**

1. 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.
2. 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. Sebaiknya mobil yang dijadikan sebagai

sarana angkutan umum tidak hanya mobil plat kuning saja yang diperbolehkan mengangkut penumpang akan tetapi mobil pribadi yang plat hitam semestinya juga diperbolehkan untuk mengangkut penumpang meskipun tidak termasuk dalam izin trayek Angkutan Jalan selama memiliki izin trayek.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **A. Buku Bacaan**

A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, 2005, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta.

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

SoegijantaTjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, 2005, Rineka Cipta, Jakarta.

Sutiono Usman Aji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, 2011, Rineka Cipta, Jakarta.

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

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

Undang – Undang nomor 14 Tahun 2003 Tentang perhitungan Anggaran 2001

Undang – Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

### **C. Internet**

<http://www.Portir Taksi Gelap Nodai Kualanamu>

[http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/ Taksi Gelap makin Merajalea](http://argawahyu.blogspot.com/2011/06/Taksi Gelap makin Merajalea)

<https://kaltim.tribunnews.com/2018/05/11/angkutan-plat-hitam-dikabarkan-dilarang-masuk-bandara-sams-begini-tanggapan-kadishub>