

LEGALITAS KENDARAAN RODA DUA SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

Oleh:
Gusti Ayu Putu Yindri Laksmiwiyani
I Dewa Made Suartha

Bagian Hukum Bisnis, Fakultas Hukum, Universitas Udayana

ABSTRAK

Kebutuhan akan sarana transportasi yang praktis yang sesuai dengan gaya hidup masyarakat Indonesia, dimana Indonesia merupakan negara yang sedang berkembang, baik dalam bidang ekonomi dan pembangunan. Oleh karena itu, seiring dengan perkembangan tersebut kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi yang praktis dan bisa mendukung pola hidup masyarakat yang juga kian dinamis sangat dibutuhkan, sehingga memicu munculnya suatu inovasi di bidang transportasi roda dua. Karya ilmiah ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana legalitas kendaraan roda dua dalam penyelenggaraan angkutan umum. Penulisan ini menggunakan metode penelitian empiris, dimana penulis melakukan penelitian berdasarkan fakta-fakta yang ada di lapangan dengan menggunakan pendekatan fakta dan pendekatan perundang-undangan. Kesimpulan dari penelitian ini adalah keberadaan akan angkutan umum roda dua yang menjadi jawaban akan kebutuhan dari masyarakat akan sarana transportasi yang lebih praktis dan efisien, angkutan umum roda dua ini masih bisa beroperasi sampai transportasi publik dapat terpenuhi dan dapat dikatakan layak.

Kata Kunci : Legalitas, Kendaraan, Pengangkutan.

ABSTRACT

The need for a practical means of transportation in accordance with the lifestyles of Indonesians, where Indonesia is a developing country, both in the field of economy and development. Therefore, in line with these developments, the people's need for practical transportation facilities that can support the increasingly dynamic lifestyles of the community is needed, thus triggering an innovation in the field of two-wheeled transportation. This scientific work aims to find out how the

legality of two-wheeled vehicles in the implementation of public transport. This writing uses empirical research methods, where the authors do research based on facts that exist in the field by using facts and approach approach to legislation. The conclusion of this research is the existence of the two-wheeled public transportation which is the answer to the needs of the community will be more practical and efficient transportation, this two-wheeled public transportation can still operate until public transportation can be fulfilled and can be considered feasible.

Keywords: Legality, Vehicle, Transportation.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah penduduk yang besar, dengan meningkatnya mobilitas dan kegiatan penduduk yang kian meningkat dan dinamis mengakibatkan kebutuhan akan adanya sarana transportasi umum kian hari kian meningkat, sehingga peranan pengangkutan nampak sangat penting¹ dan memberikan sisi positif yaitu kemudahan dan kecepatan dalam berpergian.² Menurut Soegijatna Tjakranegara, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.³ Sedangkan pengangkutan menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang

¹ R. Djatmiko D., 1996, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung, hal 35.

² Rina Florensa Sitompul, Upaya Hukum Yang Dapat Dilakukan Korban Kecelakaan Kendaraan Bermotor Terhadap Penolakan Pemberian Dana Santunan Oleh PT. Jasa Raharja (Persero) Di Denpasar, *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Udayana*, hal. 1, Vol. 01, No. 07, Tahun 2013.

³ Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, hal. 1.

merumuskan “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.”

Adapun fungsi pengangkutan itu sendiri yaitu untuk memudahkan memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dapat disebut efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan dengan jumlah yang banyak, sedangkan disebut efisien karena dengan menggunakan pengangkutan pemindahan barang dan/atau orang itu menjadi relatif singkat dan cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.⁴ Tujuan pengangkutan sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dapat dikatakan tujuan yang bersifat yuridis normatif. Adapun tujuan pengangkutan yang dirumuskan pada Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 antara lain :

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

⁴ H.M.N Purwosutjipto, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hal. 1.

Dengan berkembangnya jaman, gaya hidup masyarakat Indonesia yang kian dinamis menuntut adanya sistem transportasi yang kian praktis dan efisien. Terlebih lagi mengingat kondisi lalu-lintas di Indonesia yang masih bermasalah dengan kemacetan khususnya di kota-kota besar. Untuk itu pengusaha yang bergerak di bidang transportasi atau angkutan umum dituntut agar bisa berinovasi sebagai jawaban atas kebutuhan masyarakat yang menginginkan sarana transportasi yang praktis.

Perlu diketahui, badan hukum yang dalam usahanya menyediakan jasa angkutan barang dan/atau orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum dapat dikatakan sebagai perusahaan pengangkutan umum. Berdasarkan tuntutan kebutuhan yang demikian, lahirlah kendaraan angkutan umum roda dua. Namun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur kendaraan bermotor roda dua bukanlah sebagai alat pengangkutan umum. Sehingga ketentuan tersebut merupakan suatu permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan yang menyediakan jasa transportasi roda dua, dibalik berbagai macam kemudahan yang ditawarkan sebagai jawaban atas kebutuhan masyarakat Indonesia yang semakin berkembang.

1.2 Tujuan

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui legalitas kendaraan roda dua dalam penyelenggaraan angkutan umum.

II. ISI PEMBAHASAN

2.1 Metode

Berdasarkan permasalahan yang diteliti oleh penulis, maka metode penelitian hukum yang penulis pakai adalah metode penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.⁵

2.2 Legalitas Kendaraan Roda Dua Dalam Penyelenggaraan Angkutan Umum

Secara umum pengangkutan dalam konteks Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terbagi menjadi dua jenis yakni pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan pengangkutan orang dan/atau barang terbagi menjadi dua yakni pertama, pengangkutan barang dan/atau orang dengan mengendarai kendaraan bermotor, dan kedua pengangkutan barang dan/atau orang dengan mengendarai kendaraan tidak bermotor. Dilihat dalam segi kegunaannya, pengangkutan dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial yang disebut sebagai pengangkutan umum dan pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial.

Perbedaan mendasar dari pengangkutan umum dan pengangkutan biasa adalah pengangkutan umum mengenakan bayaran atau tarif kepada penumpang dan/atau pengirim atau penerima barang, sementara pengangkutan biasa tidak mengenakan bayaran atau tarif kepada penumpang dan/atau pengirim atau

⁵ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2015, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cet., XI, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal., 13.

penerima barang. Pengangkutan umum yang dilakukan dengan tujuan komersial (menarik bayaran dari penumpang atau dari pengirim/penerima barang) tidak dapat menggunakan semua jenis kendaraan sebagaimana ditentukan Pasal 3 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Pengangkutan terkait dengan 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 seperti yang tertuang dalam Pasal 2 UU No. 22 Tahun 2009. Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 maka asas-asas tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Asas transparan, Asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Asas akuntabel adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
3. Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan dan pelapor atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

5. Asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
6. Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap Pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
7. Asas seimbang adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggaraan.
8. Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewajiban dan tanggung jawab antar instansi pembina.
9. Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Pengusaha angkutan umum disini merupakan badan hukum yang menyelenggarakan usahanya jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu suatu perusahaan pengangkutan umum haruslah memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

1. Berbadan hukum
2. Mempunyai izin untuk menyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
3. Izin untuk menyelenggaraan pengangkutan orang tidak dalam trayek, dan
4. Izin untuk menyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Dalam pengangkutan umum, kendaraan yang dipergunakan adalah kendaraan bermotor umum, dimana menurut Pasal 1 angka 5 PP No. 74 Tahun 2014 didefinisikan sebagai setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Kendaraan bermotor umum yang dimaksud dalam hal ini adalah mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009. Kendaraan bermotor umum yang dipergunakan sebagai sarana angkutan umum haruslah memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan, sehingga kendaraan yang dipergunakan yang dipergunakan sebagai transportasi umum ini haruslah memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 48 ayat (3) Undang-Undnag Nomor 22 Tahun 2009.

Persyaratan laik jalan suatu kendaraan bermotor dilakukan dengan mengukur sekurang-kurangnya indikator yang terdiri dari kepekatan asap, emisi gas buang, tingkat kebisingan kendaraan, lampu utama, rem, kincup roda, klakson, radius putar, alat penunjuk kecepatan, kinerja dan kondisi ban serta kesesuaian daya mesin. Selain harus lolos uji kelayakan jalan, penting pula untuk

diperhatikan mengenai legalitas kendaraan yang dipergunakan sebagai kendaraan transportasi umum.

Legalitas atas kendaraan bermotor yang berkaitan erat dengan persoalan hak milik menjadi bagian dari prosedur registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang secara imperatif diwajibkan oleh UU No. 22 Tahun 2009. Selain legalitas kendaraan, suatu perusahaan angkutan umum juga perlu memperhatikan legalitas si pengemudi itu sendiri demi keselamatan dan kenyamanan konsumen. Legalitas pengemudi pada perusahaan jasa pengangkutan umum memiliki fungsi yang sangat penting. Mengacu pada ketentuan Pasal 1 angka 23 UU No. 22 Tahun 2009, kriteria dari pengemudi dapat dijelaskan melalui definisi : “Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi”. Jadi, seseorang dapat disebut sebagai pengemudi kendaraan bermotor apabila dia telah memiliki surat izin mengemudi. Dengan demikian, legalitas pengemudi dan kendaraan bermotor sebagai alat pengangkut orang dan barang berada di bawah wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dewasa ini banyak muncul pengusaha di bidang angkutan umum yang berbasis *online* yang menggunakan kendaraan roda dua sebagai sarana angkutnya. Munculnya angkutan umum roda dua ini merupakan suatu jawaban atas kebutuhan masyarakat Indonesia akan transportasi publik yang memadai yang lebih efisien dan praktis, apalagi perkembangan penduduk di daerah perkotaan akan menimbulkan bertambahnya penduduk yang menetap dan bekerja di daerah perkotaan, namun akan diiringi juga dengan bertambahnya

jumlah kendaraan yang dipergunakan oleh penduduk sebagai alat transportasi.⁶

Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Nomor: UM.3012/1/21/PBH/2015 dilatar belakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap bahwa transportasi *online* roda dua dianggap sebagai angkutan tanpa izin atau liar sehingga mendapat larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut.⁷ Surat klasifikasi penting tersebut menuliskan pada bagian perihalnya sebagai kendaraan pribadi (sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang) yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dengan memungut bayaran tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum, karena tidak sesuai dengan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014. Selain itu pengamat transportasi Universitas Atma Jaya Djoko Setijowarno menyatakan bahwa di dalam undang-undang transportasi ojek atau kendaraan roda dua tidak termasuk ke dalam angkutan umum.

Sepeda motor merupakan angkutan lingkungan, bukan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama, selain itu angkutan umum wajib melakukan pengujian kendaraan bermotor atau uji KIR karena terkait keselamatan untuk mengangkut orang, sementara sepeda motor tidak melalui uji tersebut. Tindakan Menteri Perhubungan tersebut merupakan sebuah bentuk pelaksanaan atau kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang transportasi

⁶ Achamad Nurmandi, 2014, *Manajemen Perkotaan, Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, JKSG UMY, Yogyakarta, hal. 311.

⁷ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, hal. 4.

berbenturan dengan suara keadilan masyarakat. Karena sesungguhnya masyarakat sangat membutuhkan suatu inovasi di bidang transportasi mengingat permasalahan lalu-lintas yang ada di Indonesia, sementara itu gaya hidup dan kebutuhan masyarakat terus berkembang menjadi semakin dinamis dan efisien, oleh karena itu keberadaan transportasi roda dua ini sangat ditunggu oleh masyarakat khususnya masyarakat Indonesia. Oleh karena itu sehari setelahnya, surat pemberitahuan tersebut dicabut oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan selanjutnya menyatakan ojek dan transportasi umum berbasis aplikasi dipersilahkan tetap beroperasi sebagai solusi sebagai transportasi publik dapat terpenuhi dengan layak. Hal senada juga disampaikan oleh Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo dalam akun tweeternya, yang dimana beliau mengungkapkan bahwa ojek dibutuhkan oleh rakyat dan penataan aturan. Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka transportasi roda dua atau ojek tetap dapat beroperasi meskipun bukan termasuk ke dalam jenis kendaraan untuk transportasi umum. Oleh karena itu pemerintah diharapkan segera berbenah dengan memperbaiki sistem maupun sarana transportasi umum yang sudah ada demi kenyamanan dan keselamatan masyarakat, mengingat masih banyaknya angka kriminalitas yang terjadi di dalam angkutan umum, dan kondisi dari angkutan umum itu sendiri banyak yang sudah tidak layak jalan.

Untuk itu disamping membenahi sistem maupun sarana transportasi umum lainnya, pemerintah juga harus segera menetapkan suatu aturan atau regulasi yang mengatur mengenai

transportasi umum roda dua ini, agar menjadi jelas legalitas dari kendaraan umum maupun perusahaan yang bergerak di bidang angkutan umum yang menggunakan kendaraan roda dua tersebut. hal ini mengingat, persoalan legalitas dan kredibilitas suatu perusahaan akan menentukan keberhasilan usaha. Suatu perusahaan yang bermasalah dengan persoalan legalitas dan kredibilitas akan sulit untuk mengembangkan usahanya. Dengan adanya regulasi yang jelas terkait dengan transportasi umum roda dua ini juga diharapkan dapat memberikan kepastian mengenai tarif dan teknis atau mekanisme pelaksanaan ketentuan mengenai kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan menentukan standar keselamatan sebagai kendaraan angkutan umum.

III. PENUTUP

3.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa keberadaan transportasi umum roda dua atau ojek belum mempunyai legitimasi sebagai angkutan umum seperti yang termuat dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, hal ini mengingat sepeda motor atau kendaraan roda dua merupakan angkutan lingkungan, bukan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama, selain itu angkutan umum wajib melakukan pengujian kendaraan bermotor atau uji KIR karena terkait keselamatan untuk mengangkut orang, sementara sepeda motor tidak melalui uji tersebut. Namun keberadaan ojek atau transportasi umum roda dua ini masih dapat beroperasi selama memang dibutuhkan oleh masyarakat dan selama transportasi umum di Indonesia belum dapat terpenuhi dengan layak.

3.2 Saran

Pemerintah diharapkan segera berbenah dengan memperbaiki sistem maupun sarana transportasi umum yang sudah ada demi kenyamanan dan keselamatan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- R. Djatmiko D., 1996, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung.
- Rina Florensa Sitompul, Upaya Hukum Yang Dapat Dilakukan Korban Kecelakaan Kendaraan Bermotor Terhadap Penolakan Pemberian Dana Santunan Oleh PT. Jasa Raharja (Persero) Di Denpasar, *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Udayana*.
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- H.M.N Purwosutjipto, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2015, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cet., XI, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Achmad Nurmandi, 2014, *Manajemen Perkotaan, Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, JKSG, UMY, Yogyakarta.
- Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya.

Perundang-Undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.