

Analisis Hukum Penggunaan Kendaraan Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Barang

Dede Amirudin¹, Dr.Ika Dewi Sartika Saimima²
Fakultas Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Bhayangkara Jakarta
dedeamirudin@gmail.com, ika.saimima@ubharajaya.ac.id

ABSTRACT

Since the dawn of civilization, people have relied on transportation as a means of moving from one place to another. When used in this way, shippers provide services to those in need and are helpful for the delivery of commodities as well as the movement of people. The problem under study concerns private vehicles and the limitations imposed on efforts to control and utilize private vehicles that do not have permission to operate as freight transport as they should be controlled according to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This research method is written using normative legal research methodology. To obtain data, conducted interviews and literature studies. Data collection will later be examined using logical, orderly, and systematic language descriptions. According to research findings, using private transportation as a means of transporting goods is a violation of law and a violation of Law no. 22 of 2009, which is subject to both administrative and criminal sanctions.

Keywords: *Private Vehicle, Law, Freight Transport*

ABSTRAK

Sejak awal peradaban, orang mengandalkan transportasi sebagai alat perpindahan dari satu tempat ketempat lain. Ketika digunakan dengan cara ini, pengirim memberikan layanan kepada mereka yang membutuhkan dan sangat membantu untuk pengiriman komoditas serta perpindahan orang. Masalah yang diteliti menyangkut tentang kendaraan pribadi serta batasan-batasan yang dikenakan pada upaya penertiban dan pendayagunaan terhadap kendaraan pribadi yang tidak memiliki izin beroperasi sebagai angkutan barang sebagaimana seharusnya dilakukan penertiban sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Metode penelitian ditulis dengan menggunakan metodologi penelitian hukum normatif. Untuk memperoleh data, dilakukan wawancara dan studi literatur. Pengumpulan data nantinya akan diteliti dengan menggunakan uraian bahasa yang logis, teratur, dan sistematis. Menurut temuan penelitian, menggunakan angkutan pribadi sebagai angkutan barang merupakan pelanggaran hukum dan pelanggaran UU No. 22 Tahun 2009, yang diancam sanksi baik administratif maupun pidana.

Kata Kunci: *Kendaraan pribadi, Hukum, Angkutan Barang*

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Sejak dahulu kala, banyak orang yang membutuhkan transportasi sebagai salah satu cara untuk menjalankan aktivitasnya. Transportasi dapat diklasifikasikan menjadi dua kategori: memindahkan orang atau barang untuk tujuan publik atau pribadi. Jalurnya bisa melalui darat, laut, atau perairan lain, kereta api, dan udara.

Kelompok penduduk yang melakukan kegiatan untuk berbagai keperluan membutuhkan sarana perpindahan tempat, seperti angkutan pribadi (kendaraan roda dua, kendaraan roda empat), maupun angkutan masal. Permintaan angkutan penumpang atau angkutan masal tergantung pada kebutuhan utilitas ruang pribadi individu seseorang. Dimungkinkan untuk melakukan perpindahan karena alasan individu atau profesional.¹

Seiring waktu, transportasi telah berubah. Ini menyebabkan masalah dengan pertumbuhannya. Salah satunya terkait transportasi darat, dimana penggunaan kendaraan bermotor semakin meningkat. Secara khusus, banyak angkutan barang resmi mengalami kesulitan karena persaingan dari kendaraan bermotor pribadi dengan plat hitam. Sesuai aturan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ), kendaraan hanya boleh digunakan untuk angkutan pribadi bukan sebagai angkutan barang. Karena transportasi barang menjadi semakin umum, ia bersaing secara tidak adil dengan transportasi pribadi.

Kendaraan pribadi, yang memenuhi syarat sebagai angkutan barang, dikecualikan dari persyaratan UULLAJ. Oleh karena itu, bebas mengenakan fungsi kendaraan apapun yang dianggap sesuai kepada aturan yang berlaku yaitu menggunakan plat kuning dan hitam. Hanya mobil dengan plat kuning maupun hitam dan sudah melakukan pembayaran retribusi pengujian kendaraan bermotor/uji kir yang tunduk pada ketentuan angkutan barang. Konsumen yang menggunakan kendaraan pribadi tidak mendapatkan jaminan asuransi sehingga dapat menimbulkan kerugian. Konsumen atau pelanggan adalah setiap pengguna barang atau jasa untuk keperluan individu, keluarga, dan tidak mengambil untuk memproduksi barang / jasa lain atau memperdagangkan kembali.²

Mobil dengan plat nomor berwarna hitam (kendaraan pribadi) yang dijadikan angkutan barang biasanya cenderung tidak membayar retribusi, karena kendaraan pribadi dikecualikan dari aturan tersebut, dengan dimanfaatkannya sebagai angkutan barang seringkali menghindari pembayaran retribusi, dan tidak menggunakan jasa pengujian kendaraan, sehingga merugikan pemerintah. Di kota besar seperti Bekasi, mobil pribadi digunakan sebagai angkutan barang. Kendaraan pelat nomor hitam yang kerap membuat kesal, seperti pada jasa pengiriman paket atau kargo, keberadaannya merugikan angkutan barang lain dan pemerintah. Dengan didominasi angkutan pribadi yang mereka gunakan adalah untuk menghindari biaya tambahan yang dikeluarkan oleh para pengusaha dibidang jasa dan mengambil alih peran angkutan barang. Angkutan barang berplat nomor hitam merupakan kendaraan pribadi yang dialih fungsikan menjadi angkutan barang. Berbagai jenis kendaraan pribadi juga digunakan, dimana saat ditanya tujuannya kemana, para supir angkutan tersebut kerap menyampaikan hanya mengikuti perintah dari perusahaan.

Penggunaan kendaraan pribadi tidak hanya digunakan sebagai angkutan barang namun juga banyak digunakan menjadi angkutan umum gelap atau taksi gelap di beberapa daerah di Indonesia biasanya beroperasi di wilayah sekitar bandara namun untuk angkutan barang biasanya beroperasi disekitar pasar atau pusat perbelanjaan, dimana kita sebenarnya membutuhkan angkutan yang mampu memberikan kemudahan pergerakan dari dan menuju rumah atau tujuan yang menjadikan alasan alih fungsi kendaraan tersebut dilakukan. Studi kasus penggunaan kendaraan pribadi yang digunakan menjadi angkutan umum menunjukkan

¹ Soegijatna Tjakranegara, "*Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang.*" (1995). (Jakarta: Rineka Cipta, 1995).

² Az Nasution, *Konsumen Dan Hukum* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2000), https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=IO1XEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=Az+Nasution,2000,+Konsumen+dan+Hukum&ots=ab7uNPvasJ&sig=dv38AF9v2_joGFjfKNREy8qzYK0&redir_esc=y#v=onepage&q=Az+Nasution%2C2000%2C+Konsumen+dan+Hukum&f=false.

sering terjadinya kecelakaan yang diakibatkan penggunaan kendaraan dalam pengangkutan barang maupun penumpang melebihi kapasitas (*over capacity*).³

Berdasarkan studi kasus sebelumnya dan fenomena di lapangan, dapat dilihat bahwa UU 22 Tahun 2009 Pasal 173, yang memuat tentang angkutan barang dengan kendaraan bermotor karena Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 mengatur dalam Pasal 10 ayat 1 bahwa “Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a wajib menggunakan Mobil Barang”, maka angkutan pribadi sebenarnya tidak diperbolehkan. Karena angkutan pribadi yang ditujukan untuk kendaraan bermotor angkutan barang tertentu ketika kendaraan bermotor ini memiliki daya angkut spesifikasi yang telah ditentukan dan tanda khusus sementara.

Permasalahan dari riset ini adalah tentang pelanggaran yang dilakukan kendaraan pribadi yang digunakan untuk mengangkut barang dan kendala pengaturannya.

2. Metode Penelitian

Jenis eksplorasi atau penelitian yang digunakan adalah standarisasi pemeriksaan yang sah atau hukum normatif yang mendukung kasusnya dengan informasi lapangan. Strategi metodologi menggabungkan Pendekatan Aturan atau Perundang-undangan (*Statue Approach*), Jenis dan sumber bahan eksplorasi atau penelitian hukum normatif yang mengatur ini adalah data-data penting yang sah yang terdiri dari arsip-arsip resmi dan pengaturan hukum positif, seperti undang-undang (UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014), serta data tambahan sah atau sekunder yaitu:

1. Referensi yang relevan untuk mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan Barang;
2. Data tertulis lainnya berupa penelitian akademik;
3. Menghubungkan referensi signifikan dengan kendaraan pribadi yang digunakan untuk mengirim barang atau angkutan barang. Bahan hukum dibedah atau dianalisis menggunakan teknik kualitatif.

B. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kedudukan Hukum Angkutan Pribadi yang digunakan menjadi Angkutan Barang

Kota-kota besar dapat menggunakan angkutan barang yang biasa disebut transportasi barang untuk berkeliling dan menjalankan tugas dan fungsinya. Angkutan barang harus memperhatikan prinsip-prinsip pedoman dan tujuan operator lalu lintas dan angkutan jalan, serta fasilitas dan komponen tambahan yang digunakan untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, asuransi, tarif angkutan, dan bea pengangkut. Pihak-pihak yang bertanggung jawab atas pergerakan barang dan orang disebut sebagai pengangkut, dan mereka wajib merencanakan pengangkutan baik melalui carter yang berbasis waktu atau perjalanan.⁴

Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan peraturan-peraturan untuk transportasi darat, antara lain Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan yang masih berlaku meskipun sudah menjadi peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2003, dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Hal ini karena Pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa: Semua peraturan pelaksanaan dari 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)

³ Yudik Setiyawan, “Tinjauan Yuridis Kendaraan Pribadi” (2017): 1–14.

⁴ Sigit Sapto Nugroho and Hilman Syahrial Haq, *HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, 2019, [http://perpus.iainsalatiga.ac.id/lemari/fg/free/pdf/?file=http://perpus.iainsalatiga.ac.id/g/pdf/public/index.php/?pdf=6884/1/Hukum Pengangkutan Indonesia_navida](http://perpus.iainsalatiga.ac.id/lemari/fg/free/pdf/?file=http://perpus.iainsalatiga.ac.id/g/pdf/public/index.php/?pdf=6884/1/Hukum%20Pengangkutan%20Indonesia_navida).

dinyatakan tetap berlaku sejak Undang-Undang ini berlaku, sepanjang masih berlaku. tidak bertentangan dengannya atau tidak diganti dengan yang berdasarkan padanya.

Konsep dan tujuan transportasi diatur dalam pasal 2 dan 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UULLAJ)⁵. Konsep keterbukaan, akuntabilitas, keberlanjutan, asas partisipatif, asas manfaat, efisiensi dan efektifitas, asas keseimbangan, asas keterpaduan, dan kemandirian semuanya diatur dalam Pasal 2 UULLJ yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan.

Lahirnya Peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini diharapkan dapat menambah produksi kejelasan hukum atau kontribusi bagi semua pihak yang terkait dengan kegiatan penyelenggaraan transportasi, baik pengusaha angkutan, pekerja (pengemudi/sopir), dan penumpang. Menurut perspektif fungsional, kegiatan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir, yaitu pihak yang melakukan tugas pengangkutan sesuai petunjuk dari pengurus kendaraan atau pengangkut. Pengemudi harus dapat memenuhi komitmen mereka dalam menyelesaikan pekerjaan mereka, termasuk mengirimkan atau mengangkut penumpang maupun barang dan memastikan mereka tiba di tujuan dengan aman. Ini berarti bahwa interaksi transportasi berjalan seperti yang diharapkan dan semua penumpang atau barang selamat, aman dan tidak mengalami luka, cedera atau sakit. Sehingga transportasi dapat dilakukan secara produktif dan sesuai dengan nilai guna kawasan setempat maupun masyarakat. Namun secara praktis, masih banyak perilaku pengemudi angkutan yang melakukan perilaku yang dianggap negatif bagi orang lain, baik kemalangan substansial (materi) maupun kemalangan yang sulit dipahami (seperti ketidakpuasan dan kekecewaan bagi penerima barang).

Semakin tersedianya moda transportasi alternatif justru merugikan masyarakat sebagai pelanggan jasa transportasi tersebut sekaligus semakin menguntungkan mereka yaitu pihak-pihak tertentu. Jika masalah transportasi muncul, itu akan merugikan pengguna jasa. Karyawan, pemilik, dan operator transportasi ketika sesuatu yang buruk terjadi pada masyarakat, mereka sering lepas tangan dan melalaikan tanggung jawab. Dapat bertindak sewenang-wenang memberikan pelayanan kepada pelanggan, tidak menaati kebijakan dan tarif angkutan barang yang ditetapkan UULLAJ.

Banyak awak kendaraan dan pemilik usaha yang terlibat dalam angkutan barang ini tidak memberikan kompensasi jika terjadi musibah akibat pengangkutan tersebut. Karena alat angkut tersebut tidak diakui secara resmi sebagai angkutan barang oleh Jasa Raharja, konsumen jasa tidak berhak mendapatkan asuransi. Akibatnya, jika awak kendaraan dan operator angkutan barang tidak tanggap dan tidak mau memberikan ganti rugi, pengguna jasa tidak bisa mengajukan tuntutan ganti rugi kepada Jasa Raharja. Terlepas dari kewajibannya sebagai pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdara⁶, pegawai dan pemilik/pengusaha angkutan barang tidak dapat berbuat sesuatu yang tidak diatur oleh UULLAJ. Menurut pasal tersebut, "setiap tindakan yang melanggar hukum dan merugikan orang lain memaksa orang untuk mengganti kerugian mereka dengan memberi kompensasi kepada mereka yang melakukan tindakan ilegal. Berdasarkan Retribusi Pasal 3 PERDA Nomor 3 Tahun 2012.

Berdasarkan aturan serta struktur dan tarif untuk penerbitan izin dan menyediakan layanan angkutan penumpang barang di daerah diwajibkan untuk melakukan Pengujian Kendaraan Bermotor. Dalam hal ini, daerah dirugikan karena tidak menerima kompensasi

⁵ "UU Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Angkutan Jalan" (2009), accessed November 9, 2022, https://www.dpr.go.id/dokjdi/dokument/uu/UU_2009_22.pdf.

⁶ "Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Burgerlijk Wetboek" (2014): 1-549.

finansial untuk pengoperasian angkutan barang sebab angkutan daerah tidak dapat melacak jumlah aktual angkutan barang yang beroperasi di bawah yurisdiksinya. Apabila perizinan tersebut tetap berlanjut, maka pemerintah daerah mengalami peningkatan yang signifikan dalam penggunaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai angkutan barang setiap tahunnya. Karena angkutan tersebut tidak memenuhi persyaratan mengenai angkutan barang, maka menurut Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan pengguna jasa angkutan tetap tidak mendapat jaminan perlindungan hukum. Selain itu, tidak ada jaminan perlindungan hukum karena angkutan tidak mematuhi aturan tentang komitmen yang ditetapkan oleh UULLAJ. Selain itu, tidak ada jaminan bahwa awak angkutan dan pemilik/pengusaha angkutan tersebut akan bertanggung jawab atas kerugian dan memberi ganti rugi kepada pengguna jasa angkutan.

Pasal 137 ayat (3) UULLAJ mengatur Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang. Namun demikian, masih terdapat banyak pelanggaran di masyarakat seperti perilaku pengangkut dalam memindahkan barang yang melebihi kapasitas kemampuan yang dapat diangkut oleh kendaraan. Fakta ini menunjukkan bahwa sering ditemukannya persoalan klasik di industri jasa transportasi secara umum. Selain itu, konsumen jasa seringkali menjadi korban karena tidak bertindak dengan cara yang tidak bertanggung jawab. Maka dari itu, berdasarkan PP 60 Tahun 2019 bahwa pemindahan barang harus disesuaikan dengan kapasitas kemampuan kendaraan agar perjalanan dapat dilakukan dengan selamat, aman, dan nyaman.

Undang-undang juga memberikan hak pengangkut di samping kewajiban yang dibebankan pada mereka. Beberapa hak yang dimiliki oleh pengangkut adalah sebagai berikut: 1) Pihak yang darinya pengangkut dapat memperoleh penggantian biaya pengangkutan; 2) Pemberitahuan dari pengirim tentang sifat, jenis, dan biaya barang yang akan diangkut, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 469, 470 ayat (2), dan 479 ayat (1) KUHD; dan 3) Surat Penyerahan yang diperlukan oleh pengirim untuk menyerahkan barangnya kepada pengangkut sesuai dengan Pasal 478 ayat (1) KUHD⁷.

Karena melibatkan pemantauan kendaraan yang beroperasi di jalan, registrasi kendaraan bermotor, khususnya mobil yang digunakan sebagai angkutan barang sangat penting. Ditetapkan dalam UULLAJ Pasal 64 sebagai berikut: 1) Setiap kendaraan bermotor wajib didaftarkan; (2) Pendaftaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pendaftaran kendaraan bermotor baru, pendaftaran perubahan identitas dan pemilik kendaraan bermotor, pendaftaran perpanjangan kendaraan bermotor, dan/atau pendaftaran izin kendaraan bermotor; 3) Tujuan registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk: Penertiban administrasi, Penertiban dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, Penyederhanaan penyidikan pelanggaran, Perencanaan, manajemen operasional, rekayasa lalu lintas, dan kejahatan angkutan jalan, serta Perencanaan pembangunan nasional merupakan tujuan dari pendaftaran kendaraan bermotor. 4) Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan pendaftaran kendaraan bermotor dengan menggunakan sistem manajemen registrasi kendaraan bermotor; 5) Registrasi dan informasi identitas digunakan untuk forensik kepolisian dan merupakan komponen sistem informasi dan komunikasi untuk transportasi lalu lintas angkutan jalan; 6) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia mengatur tentang peraturan dan keterangan tambahan yang berkaitan dengan pendaftaran tersebut pada ayat (2).

⁷ “Kitab Undang-Undang Buku Dagang Dilengkapi Dengan UU RI No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan” (2013): 196.

Setelah kendaraan didaftarkan, diberikan bukti pendaftaran (BPKB) untuk kendaraan tersebut. Selain diberikan BPKB, kendaraan yang digunakan pada angkutan barang yang sesuai juga diberikan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Nomor Induk Kendaraan Bermotor, sesuai dengan peraturan perundang-undangan⁸ terkait mengacu pada Pasal 137 UULLAJ. Terkait dengan usaha transportasi, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016.

Jika undang-undang dilanggar, sanksi penggunaan kendaraan bermotor pribadi (mobil) untuk angkutan barang dapat diberlakukan. Pasal 308 huruf c menyatakan izin trayek menyimpang dari izin yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173, dan Pasal 173 ayat (1) Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan kendaraan yang tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat tersebut dan dikenakan denda sebesar Rp. 500.000. Pasal 301 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa pelanggar yang mengurus izin kendaraan angkutan barang dengan maksud tertentu tetapi menegemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai kelas jalan yang ditentukan, dikenakan sanksi pidana yaitu denda sebesar Rp. 250.000,- atau pidana penjara paling lama 1 (satu) bulan. Sanksi-sanksi hukum yang akan ditetapkan dimaksudkan untuk mengurangi pelanggaran aturan yang mengatur penggunaan kendaraan bermotor roda empat pribadi untuk angkutan barang, yang sebelumnya diatur.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Ajay Depkhan (2020) yang berjudul “Tinjauan Yuridis Alih Fungsi Mobil Pribadi Menjadi Angkutan Umum Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” menyatakan bahwa kendaraan pribadi (mobil) sebagai angkutan umum orang maupun barang harus memenuhi persyaratan dan perlu dilakukan izin melalui Dinas Perhubungan. Hal tersebut mengingat penggunaan mobil pribadi menjadi angkutan umum harus memiliki izin usaha, izin operasi angkutan umum, kelaikan jalan mobil, dan ketentuan harus dipenuhi. Jika penggunaan kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum tidak memiliki izin resmi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 173 dapat terkena sanksi⁹. Namun dalam penelitian tersebut belum memaparkan mengenai tata cara pemuatan barang dalam mobil penumpang berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mengatur dalam Pasal 10 ayat 3 bahwa ”Persyaratan teknis angkutan barang dengan kendaraan bermotor meliputi a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus; b. barang yang diangkut sesuai dengan ruangan muatan; c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraanya.”

2. Kendala-Kendala Yang Dihadapi dalam Menertibkan Mobil Pribadi yang Digunakan Sebagai Angkutan Barang

Kendala-kendala Dinas Perhubungan terkait bagaimana penertiban penggunaan kendaraan pribadi (mobil) sebagai angkutan barang. Kemampuan aparat penegak hukum untuk mengkomunikasikan kepada masyarakat tentang mobil pribadi sebagai alat transportasi secara umum sesuai dengan undang-undang dan peraturan pemerintah tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) merupakan salah satu kendala yang harus diatasi dalam bidang angkutan barang, khususnya bagi mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan barang tidak resmi

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian* (Bandung: PT. Alumni Bandung, 2006).

⁹ Ajay Depkhan, *Tinjauan Yuridis Alih Fungsi Mobil Pribadi Menjadi Angkutan Umum Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, 2020, <http://ejurnal.untagsmd.ac.id/index.php/DD/article/view/4933>.

dari Dinas perhubungan. Pemilik atau operator angkutan dapat lebih sering menggunakan kendaraan pribadinya sebagai angkutan barang di jalan raya karena kurangnya sosialisasi terkait UULLAJ. Sosialisasi dapat berupa komunikasi dan informasi yang diberikan kepada pemilik atau operator angkutan umum oleh Dinas Perhubungan mengenai pelayanan yang diberikan sesuai dengan UULLAJ.

Contoh kasus disini yaitu banyaknya jasa angkutan barang di jabodetabek yang belum memiliki izin terhadap kendaraannya yang diperuntukan untuk angkutan barang, yang membawa barang dari satu tempat ketempat tujuan. Berdasarkan informasi yang didapat dari salah satu petugas dinas perhubungan yaitu syarifudin pernah melakukan razia terhadap kendaraan angkutan barang yang tidak sesuai dengan peruntukannya setidaknya ada 14 unit kendaraan yang tidak sesuai aturan yang beroperasi saat itu.

Peringatan diberikan kepada beberapa angkutan barang yang melanggar hukum, dan yang lainnya ditangkap sekali lagi karena mereka tidak memiliki semua dokumen yang diperlukan untuk mengangkut barang. Sejak pemeriksaan pada Januari 2022, angkutan barang yang melanggar hukum semakin sedikit karena penyedia layanan angkutan barang tidak lagi diizinkan untuk memberikan layanan mereka di dalam jalan nasional tetapi masih diizinkan untuk melakukannya di luar jalan nasional.

Dari contoh di atas diketahui bahwa di luar jalan nasional, angkutan barang yang tidak berizin masih dapat berkeliaran dan menjemput pelanggan. Kendaraan barang berplat kuning yang memiliki izin menganggap praktik pengangkutan barang oleh angkutan barang ilegal yang tidak memiliki izin sangat memprihatinkan karena sebagian pengguna jasa lebih memilih menggunakan jasa angkutan barang ilegal yang terkadang mengenakan tarif yang sama tetapi biasanya lebih murah daripada angkutan barang resmi. Hal ini berakibat pada pembayaran retribusi kepada pajak daerah yang tidak dibayarkan oleh angkutan barang ilegal tersebut. Tidak terbayarnya pajak daerah tersebut mengakibatkan kerugian terhadap pembangunan daerah. Menurut Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan mengenai Pajak Daerah, potensi pajak memadai dimana penerimaan hasil pajak harus lebih besar dari biaya pemungutan. Hal tersebut menjadi aspek penting dikarenakan apabila biaya pemungutan pajak tidak dibayar oleh angkutan barang ilegal sehingga hasil pajak yang didapatkan sedikit maka akan menimbulkan kerugian bagi pemerintah daerah. Selain itu, berdasarkan PM 83 Tahun 2021 menyatakan bahwa indikator bagi kewajiban perusahaan dalam memberikan asuransi kecelakaan lalu lintas adalah wajib mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas. Namun, angkutan barang ilegal tidak melindungi atau mengikutsertakan penyewa jasanya dalam asuransi kecelakaan dan dapat berperilaku sepihak dalam hal tarif jasa dan prosedur pengangkutan barang, sehingga jika terjadi kecelakaan, hak penyewa jasa atas asuransi tidak terpenuhi.

Ada dua faktor yang mempersulit pengaturan kendaraan pribadi yang digunakan untuk angkutan barang: 1) Faktor ekonomi, yaitu kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari serta minimnya biaya yang dimiliki untuk membayar biaya administrasi; dan 2) Faktor administratif terkait izin angkutan barang, yaitu adanya proses yang timbul cukup panjang dalam pengurusan izin sehingga membutuhkan banyak waktu.

Dinas perhubungan telah melakukan upaya hukum dengan mengajukan gugatan di Kabupaten Bekasi terhadap penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan barang. Khususnya, langkah-langkah hukum preventif. Penegakan penyimpangan tersebut di atas pada kendaraan pribadi tanpa izin sebagai angkutan barang, seperti kendaraan pribadi yang digunakan untuk mengangkut barang-barang bawaan dengan tidak menggunakan angkutan resmi, adalah yang dimaksud dengan upaya yang dilakukan oleh aparat penegak hukum khususnya Dinas Perhubungan. Ketika mobil pribadi digunakan sebagai angkutan barang tetapi tidak memiliki

izin operasi angkutan barang, dan izin usaha yang diperlukan untuk mengoperasikan kendaraan tertentu, kemudian angkutan pribadi yang digunakan menjadi angkutan barang tidak memiliki asuransi terhadap penyewa jasanya atau konsumen.

Penyampaian sosialisasi yang dapat ditangani oleh Dinas perhubungan dapat berupa pemasangan spanduk dan juga melalui media sosial serta aksi-aksi penyampaian informasi langsung dilapangan dan juga dapat mengambil tindakan dengan sering melakukan penertiban terhadap kendaraan-kendaraan yang tidak sesuai dengan peruntukannya dan apabila tidak efektif dapat diberikan teguran lisan kepada pengemudi yang tidak mematuhi peraturan atau ketentuan yang menjadi syarat resmi angkutan barang sesuai dengan undang-undang no 22 tahun 2009 tersebut tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah mengatur mengenai angkutan barang. Namun dalam prakteknya masih ada pelaku usaha yang tidak mentaati peraturan tersebut dimana mereka enggan untuk mengikuti sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Sehingga perlu adanya payung hukum untuk memberikan sanksi terhadap pelaku usaha angkutan barang secara maksimal karena pengusaha angkutan barang masih memiliki celah untuk melakukan pelanggaran dan tidak dapat terdeteksi.

C. PENUTUP

1. KESIMPULAN

Berdasarkan kajian di atas, kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini yaitu :

- a. Kendaraan penumpang pribadi merupakan kendaraan yang secara normatif dapat digunakan sebagai angkutan orang bukan untuk angkutan barang;
- b. Status hukum terhadap kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan barang merupakan penyalahgunaan dan pelanggaran berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) dan Pasal 308;
- c. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa yang terkait dengan Pasal 173 ayat (1) dapat dikenakan sanksi pidana paling lama 2 bulan atau diberikan denda sebesar Rp. 500.000 ;Kendaraan Bermotor Roda Tiga dapat menjadi Angkutan Barang dalam kondisi tertentu sesuai dengan PP 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan pada pasal 3 ayat 1.
- d. Adapun kendala yang dihadapi yaitu pelaku usaha tidak memahami terkait dengan aturan atau perundang-undangan yang mengatur tentang angkutan barang dan keengganan pelaku usaha untuk melakukan pengurusan izin akibat proses yang panjang dan ketidak tahuan atas payung hukum yang harus mereka lakukan serta tidak mau untuk mengeluarkan biaya tambahan yang harus mereka lakukan dalam proses administrasi perizinan.

2. SARAN

Berdasarkan kajian di atas, saran yang dapat diberikan adalah :

- a. Penggunaan kendaraan penumpang pribadi harus disesuaikan dengan peruntukannya (penumpang atau barang) sehingga sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Modifikasi kendaraan penumpang pribadi menjadi kendaraan angkutan barang harus dilakukan uji tipe guna memberikan keselamatan dan keamanan terhadap penggunaan kendaraan angkutan barang.

- c. Perlu dilakukan penegakan hukum terhadap kendaraan penumpang pribadi yang mengalihfungsikan menjadi angkutan barang.
- d. Penggunaan kendaraan penumpang pribadi untuk angkutan barang harus sesuai dengan sop yang baik, agar tidak merugikan terhadap pihak-pihak tertentu, selain itu juga tentunya dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat sebagai pengguna jasa, karena adanya yang menjamin terkait keamanan yang seharusnya dan adanya ketentuan terhadap ganti rugi atau pertanggungjawaban yang semestinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Depkhan, A. "Tinjauan Yuridis Alih Fungsi Mobil Pribadi Menjadi Angkutan Umum Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Journal of Law University of Samarinda*.
- Katili, Andi Yusuf, and Nolfi S. Tueno. "Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo." *Publik (Jurnal Ilmu Administrasi)* 9, no. 1 (2020): 46.
- Moh Astari, Mahadin, Abdul Mahsyar, and Anwar Parawangi. "Kolaborasi Antarorganisasi Pemerintah Dalam Penertiban Moda Transportasi Di Kota Makassar (Studi Kasus Kendaraan Becak Motor)." *JPPM: Journal of Public Policy and Management* 1 (2019): 2715–2952.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Perjanjian*. Bandung: PT. Alumni Bandung, 2006.
- Nasution, Az. *Konsumen Dan Hukum*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2000. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=IO1XEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=Az+Nasution,2000,+Konsumen+dan+Hukum&ots=ab7uNPvasJ&sig=dv38AF9v2_joGFjK NREy8qzYK0&redir_esc=y#v=onepage&q=Az+Nasution%2C2000%2C+Konsumen+dan+Hukum&f=false
- Nugroho, Sigit Sapto, and Hilman Syahrial Haq. *HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, 2019. [http://perpus.iainsalatiga.ac.id/lemari/fg/free/pdf/?file=http://perpus.iainsalatiga.ac.id/g/pdf/public/index.php/?pdf=6884/1/Hukum Pengangkutan Indonesia_navida](http://perpus.iainsalatiga.ac.id/lemari/fg/free/pdf/?file=http://perpus.iainsalatiga.ac.id/g/pdf/public/index.php/?pdf=6884/1/Hukum+Pengkangkutan+Indonesia_navida).
- Setiyawan, Yudik. "Tinjauan Yuridis Kendaraan Pribadi" (2017): 1–14.
- Tjakranegara, Soegijatna. "*Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*." (1995). Jakarta: Rineka Cipta, 1995.
- "Kitab Undang-Undang Buku Dagang Dilengkapi Dengan UU RI No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan" (2013): 196.
- "Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Burgerlijk Wetboek" (2014): 1–549.
- "UU Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Angkutan Jalan" (2009). Accessed November 9, 2022. https://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22.pdf.