

**Tinjauan Yuridis Keberadaan Mobil Plat Hitam di PT. Gading Perkasa Mandiri
Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
Oleh: Jeprialis
Pembimbing I : Dr. Maryati Bachtiar, SH.,M.Kn
Pembimbing II : Ulfia Hasanah, SH.,M.Kn
Alamat: Jalan Bakti IX Arifin Achmad
Pekanbaru - Riau
Email: Jeprialis.ijep@yahoo.co.id**

Abstract

Since 2007, indonesia becoming one thing only country requiring implementation of csr, with its approved law no. 40 year 2007 on limited liability company and is added to the law no. 25 year 2007 on investment. But since then was, obligations with sanctions, only limited word not much implies. Confusion legislators in formulating sanctions provisions, being great opportunities for the company to not carry out corporate social responsibility. Normatively, there is no rule of law that governs about csr implementation mechanism in one rule of law.

Interest thesis writer namely; first, to determine the setting of sanctions to companies that do not run the social responsibility of companies in indonesia; second, to determine the mechanism of sanctions to the company that are not running a corporate social responsibility (corporate social responsibility).

What kind of legal research used writer is a kind of normative legal research or legal research literature. from the findings of researchers, there are two main thing that can be inferred. First, there is a lot of laws and regulations governing corporate social responsibility, namely the law of state owned enterprises (soes), law investment law corporate law, law of mineral and coal, and many others, however of the many rule of law which set of corporate social responsibility (csr) there is inconsistency makers act are the terms of use csr that would potentially lead to multiple interpretations in practice, then not all the laws that set about csr also includes rules sanctioned therein, and those laws yang the rules include sanctions, also does not explain how the mechanism of sanctions to be implemented. Second, the mechanism of sanctions can only seen in regulation (regulation csr), the automatic mechanism of sanctions is not set in size and only limited to local areas that govern only. Bylaw csr even this will not be able to walk without a forum its function as containers container aspirations, composer planning, also serves to conduct monitoring and evaluation of the implementing csr, as well as provide recommendation results evaluation report addressed to the head of the region is to review furthermore, the regional administrations can be present the or precisely memberian sanctions

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sarana transportasi merupakan salah satu faktor penting bagi setiap orang dalam melancarkan segala urusannya. Pentingnya sarana transportasi tersebut dapat tercermin dari meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan umum. Pada kota besar, kebutuhan akan jasa angkutan umum seolah sudah menjadi bagian dari masyarakat kota yang tidak memiliki kendaraan sendiri. Masyarakat pada umumnya menggunakan jasa angkutan kota seperti mikrolet, bus kota atau angkutan

kota lainnya, untuk memudahkan aktivitas dari satu tempat ke tempat yang lain.¹

Pekanbaru merupakan salah satu kota yang menjadi pusat perekonomian dan pusat pendidikan di Provinsi Riau. Hal ini dapat di tandai dengan banyaknya masyarakat luar daerah yang datang ke kota ini untuk bekerja ataupun untuk melanjutkan pendidikannya ke jenjang yang lebih tinggi. Oleh karena itu

¹ Rizal Al Salam, "Tanggung Jawab Biro Travel Perjalanan Wisata Terhadap Penumpang Pengguna Jasa Travel (Studi Kasus Cv. Arlinta Surabaya)", *Skripsi*, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur, Surabaya, 2013, hlm. 1.

sarana transportasi sangat di perlukan oleh masyarakat yang berada di luar daerah ataupun yang berada di Kota Pekanbaru itu sendiri. Seperti contohnya mahasiswa yang berasal dari luar kota/daerah yang tidak memiliki kendaraan, maka mereka akan memilih jasa pengangkutan atau *travel* untuk kemudahan urusannya seperti pulang kampung, menitip barang, dan lain sebagainya.²

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 oleh banyak orang.

PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang biro perjalanan. Dengan rute perjalanannya menuju daerah-daerah yang berada di luar Kota Pekanbaru. Seperti Pekanbaru-Kuantan Singingi, Pekanbaru-Indra Giri Hulu, dan lain sebagainya. Di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru sendiri, mobil angkutan umum yang berplat hitam hampir mendominasi trayek yang ada, dikarenakan armada yang dimiliki oleh PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru hanya sebanyak 6 armada sehingga tidak memadai untuk konsumennya yang sangat banyak.³

Sehingga PT. Gading Perkasa Mandiri menerima mobil-mobil yang menggunakan plat hitam beroperasi dalam perusahaan ini yang fungsinya juga sebagai angkutan umum. Mobil-mobil plat hitam ini merupakan milik pribadi yang tergabung dalam PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru. Cara pemilik mobil *travel* plat hitam mendapatkan penumpang di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru adalah dengan ikut dalam antrian mobil-mobil yang ada di perusahaan tersebut.⁴

Pihak PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru sudah menyampaikan kepada

pemilik mobil plat hitam untuk menjadi mobil plat kuning. Tetapi pemilik mobil tidak mengindahkan anjuran dari perusahaan dengan alasan bahwa pemilik mobil plat hitam melihat tidak ada perbedaan antara mobil plat kuning dengan mobil plat hitam. Seperti tidak dicegat dan tidak diberi sanksi dari segi keamanan atau penertiban oleh polisi ataupun dinas perhubungan. Sehingga mereka para pemilik mobil plat hitam menganggap ini bukan merupakan suatu masalah.⁵

Permasalahan di atas jelas telah bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dalam Pasal 47 ayat 3 yang berbunyi: “Kendaraan bermotor berdasarkan fungsinya terbagi menjadi 1) Kendaraan Bermotor Umum (plat kuning) dan 2) Kendaraan Bermotor Perseorangan (plat hitam). Di sini jelas bahwa kendaraan bermotor umum yang berfungsi sebagai angkutan umum seperti *travel* maka harus memakai plat berwarna kuning”.

Keberadaan mobil penumpang umum plat hitam ini juga yang akan menghancurkan cita-cita Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, dimana salah satunya adalah menciptakan suasana yang tidak kondusif baik bagi para pemilik mobil penumpang umum maupun bagi penumpang sebagai konsumen. Menjadi fokus penelitian penulis adalah angkutan umum dengan mobil yang menggunakan plat hitam. Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Tinjauan Yuridis Keberadaan Mobil Plat Hitam di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”**.

B. Rumusan Permasalahan

Adapun permasalahan yang penulis angkat adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jasa *travel* yang menggunakan plat hitam?
2. Bagaimana pertanggungjawaban biro *travel* PT. Gading Perkasa Mandiri bila

² Wawancara dengan Bapak O, Supir Pemilik Mobil Plat Hitam, hari Rabu, Tanggal 19 Oktober 2016, Bertempat di PT. Gading Perkasa Mandiri.

³ Wawancara dengan pihak PT. Gading Perkasa Mandiri Kota Pekanbaru hari Rabu, Tanggal 19 Oktober 2016, Bertempat di PT. Gading Perkasa Mandiri.

⁴ *Ibid*.

⁵ Wawancara dengan Bapak Mulyen, Supir Pemilik Mobil Plat Hitam, Op.cit.

terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita pengguna jasa travel yang menggunakan plat hitam?

C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penulisan

Sesuai dengan rumusan permasalahan, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap pengguna jasa travel yang menggunakan plat hitam.
- b. Untuk mengetahui pertanggungjawaban biro travel PT. Gading Perkasa Mandiri bila terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita pengguna jasa travel yang menggunakan plat hitam.

2. Kegunaan Penelitian

Selanjutnya penelitian ini sangat diharapkan akan dapat bermanfaat dan berguna antara lain:

a. Bagi penulis

Sebagai syarat sah untuk mencapai gelar Sarjana Hukum. Kegunaan lainnya yaitu memberikan pemahaman bagi penulis terhadap suatu penulisan karya ilmiah yang baik dan benar.

b. Bagi dunia akademik

Dari hasil penulisan penelitian hukum ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu hukum pada khususnya.

c. Bagi konsumen angkutan umum yang menggunakan plat hitam

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh diharapkan bagi konsumen dapat mengetahui hak-hak dan kewajibannya sebagai konsumen serta bagaimana perlindungan hukum terhadap konsumen apabila terjadi sesuatu hal yang tidak diinginkan.

d. Bagi pihak Pt. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru

Dari hasil penelitian ini penulis berharap dapat memberikan pengetahuan bagi PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru tentang bagaimana pertanggungjawabannya karena telah mengajak mobil-mobil plat hitam bekerjasama atau bergabung di dalam perusahaannya.

D. Kerangka Teoritis

1. Konsep Perlindungan Konsumen

- a. Pengertian pelaku usaha, pelaku Usaha menurut Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen.
- b. Pengertian Konsumen
- c. Hak dan Kewajiban Konsumen
- d. Dasar Hukum Perlindungan Konsumen.

2. Konsep Tanggung Jawab

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut⁶:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan;
- b. Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab
- c. Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab
- d. Prinsip tanggung jawab mutlak

Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan.

Teori hukum murni Hans Kelsen merupakan teori hukum positif yang dimaksudkan untuk mengetahui dan menjelaskan tujuan hukum terhadap gejala yang diamati.

Oleh sebab itu, penelitian ini diarahkan kepada ilmu hukum positif yang berlaku, yaitu tentang hukum pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut sebagaimana yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku yang menjadi dasar terselenggaranya pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pihak ketiga, yang dengan pengangkutan tersebut telah timbul hubungan hukum yaitu adanya hak dan kewajiban yang melahirkan aturan hukum untuk membuktikan tanggung jawab hukum para pihak.

⁶ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 73-79.

E. Kerangka Konseptual

Untuk tidak menimbulkan salah penafsiran, serta untuk pijakan bagi penulis dalam menentukan langkah-langkah penelitian, maka penulis memberikan batasan-batasan definisi antara lain:

1. Tinjauan yuridis adalah Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya).⁷ Menurut Kamus Hukum, kata yuridis berasal dari kata *Yuridisch* yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum.⁸ Dapat disimpulkan tinjauan yuridis berarti mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), suatu pandangan atau pendapat dari segi hukum.
2. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari “kendaraan pribadi”.
3. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.⁹
4. Travel/biro perjalanan adalah badan usaha yang menyelenggarakan usaha perjalanan yang bertindak sebagai perantara dalam menjual atau mengurus jasa untuk melakukan perjalanan.
5. Mobil plat hitam menurut UU No. 22 Tahun 2009 adalah mobil milik pribadi atau perseorangan.
6. PT. Gading Perkasa Mandiri merupakan perusahaan yang bergerak di bidang biro perjalanan atau jasa angkutan umum.

⁷ Departemen Pendidikan Nasional, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Pusat Bahasa (Edisi Keempat), PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 1470.

⁸ M. Marwan dan Jimmy P., 2009, *Kamus Hukum*, Reality Publisher, Surabaya, hlm. 651.

⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 21, hlm. 4.

7. Undang-Undang No.22 Tahun 2009 adalah Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Untuk jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sosiologis atau empiris, yang menurut Soetandyo Wingjosoebroto sebagaimana yang dikutip oleh Bambang Sunggono dalam bukunya mengatakan bahwa penelitian sosiologis yaitu penelitian berupa studi empiris untuk menemukan teori-teori mengenai proses terjadinya dan bekerjanya hukum dalam masyarakat.¹⁰ Bisa juga disebut dengan penelitian lapangan (*field research*) yang bertujuan untuk mempelajari secara intensif tentang latar belakang keadaan sekarang dan interaksi lingkungan suatu unit sosial, misalnya masyarakat ataupun suatu lembaga.¹¹

Sedangkan jika dilihat dari sifatnya maka penelitian ini bersifat deskriptif, maksudnya adalah menggambarkan secara lengkap dan terperinci mengenai Tinjauan Yuridis Keberadaan Mobil Plat Hitam di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru. Adapun alasan penulis memilih lokasi tersebut adalah dengan pertimbangan di antaranya, yaitu PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru adalah badan usaha yang bergerak pada bidang biro perjalanan yang resmi dan mempunyai surat izin yang seharusnya mobil yang digunakannya memakai plat kuning namun faktanya mobil yang digunakan masih berwarna plat hitam.

Selanjutnya Kota Pekanbaru merupakan wilayah trayek tetap travel PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru

¹⁰ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997), hlm. 42.

¹¹ Sumadi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, hlm. 80.

kebanyakan adalah masyarakat Kota Pekanbaru dan luar Kota Pekanbaru. Karena Kota Pekanbaru merupakan tempat penulis berdomisili, sehingga mempermudah penulis dalam melaksanakan penelitian.

3. Populasi dan Sampel

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah:

- a. Manager Perusahaan jasa angkutan travel PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru.
- b. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berjumlah satu orang.
- c. Pemilik mobil atau angkutan travel plat hitam PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru 20 orang.
- d. Pengguna jasa angkutan travel plat hitam PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru 100 orang.

4. Jenis dan Sumber Data

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a) Data Primer

Adalah data yang diperoleh langsung oleh peneliti mengikuti metode pengumpulan data/instrumen penelitian dengan observasi di lapangan melalui manager perusahaan jasa angkutan travel PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru, pemilik mobil atau angkutan travel plat hitam PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru, dan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

b) Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh dari buku-buku literatur dan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta pendapat-pendapat para ahli.

c) Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan di dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Kuisioner, yaitu alat pengumpulan data dengan menggunakan lembaran formulir yang berisi daftar pertanyaan yang diajukan kepada responden untuk mendapatkan informasi yang diperlukan. Jenis pertanyaan dalam kuisioner yang diajukan kepada responden adalah pertanyaan

tertutup, dimana jawabannya telah penulis tentukan.¹² Adapun responden dalam hal ini adalah pemilik mobil atau angkutan travel plat hitam PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru serta Manager perusahaan jasa angkutan travel PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru.

2. Wawancara, yaitu alat pengumpulan data yang dilakukan secara lisan melalui pertanyaan-pertanyaan yang diajukan kepada responden¹³ yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, guna memperoleh data dan keterangan-keterangan yang berguna dalam penyusunan karya ilmiah ini yang berkenaan dengan Tinjauan Yuridis Keberadaan Mobil Plat Hitam di PT. Gading Perkasa Mandiri Pekanbaru menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Studi Kepustakaan yaitu cara mencari dari literatur-literatur buku yang berkaitan dengan penelitian ini

5. Analisis data

Setelah data diperoleh dari responden telah terkumpul, selanjutnya diolah data yang diperoleh dari penyebaran kuisioner dengan cara pengelompokkan kemudian disajikan dalam bentuk tabel. Sedangkan data yang diperoleh dari hasil wawancara, pengolahan datanya dilakukan dengan pengelompokkan yang disajikan dalam bentuk kalimat kemudian dihubungkan dengan peraturan yang berlaku dan pendapat para ahli. Kesimpulan ditarik dengan metode induktif, yaitu kesimpulan khusus untuk mencapai keputusan yang bersifat umum.

¹² Soejono Soekanto, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali, Jakarta, hlm. 14.

¹³ *Ibid*, hlm. 14.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Perlindungan hukum terhadap pengguna jasa travel yang menggunakan plat hitam.

Sebagai makhluk sosial maka sadar atau tidak sadar manusia selalu melakukan perbuatan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtsbetrekkingen*).¹⁴ Suatu hubungan hukum akan memberikan hak dan kewajiban yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan, sehingga apabila dilanggar akan mengakibatkan pihak pelanggar dapat dituntut di pengadilan.¹⁵ Tiap hubungan hukum tentu menimbulkan hak dan kewajiban, selain itu anggota masyarakat tentu mempunyai hubungan kepentingan yang berbeda-beda dan saling berhadapan atau berlawanan, untuk mengurangi ketegangan dan konflik maka tampil hukum yang mengatur dan melindungi kepentingan tersebut yang dinamakan perlindungan hukum.

Dalam menjalankan tugasnya pengemudi mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari suatu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai nilai guna masyarakat.

Namun dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian materil yaitu kerugian secara nyata yang dialami penumpang ataupun immateril yaitu kerugian seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang.

Hal ini tentu saja melanggar ketentuan Pasal 45 (1) mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang

dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan. Dimana sesuai dengan kasus yang terjadi di PT. Gading Perkasa Mandiri. Perusahaan ini merupakan sebuah perusahaan yang menjalankan usahanya dalam bidang biro perjalanan. Perusahaan ini mempunyai tujuan untuk mengantarkan penumpang sampai ketujuannya. Dalam pelaksanaannya angkutan yang digunakan oleh perusahaan ini tidak semuanya resmi namun masih ada yang ilegal, dikarenakan kelebihan penumpang tetapi perusahaan kekurangan armada. Jadi perusahaan menambah armadanya dengan mobil yang berplat hitam (ilegal).

Dalam pengoperasiannya perbedaan dari mobil yang berplat kuning dengan mobil yang berplat hitam adalah:

1. Mobil plat kuning adalah mobil yang secara resmi terdaftar pada dinas perhubungan yang dapat digunakan sebagai angkutan umum, sedangkan mobil plat hitam adalah ilegal.
2. Mobil plat kuning apabila beroperasi itu mendapat surat jalan dan penumpang juga mendapatkan struck tiket, sedangkan mobil plat hitam hanya mendapat struck tiket untuk penumpang tetapi tidak mendapatkan surat jalan.
3. Apabila mobil plat kuning mengalami kecelakaan ataupun kerugian itu mendapatkan perlindungan langsung dari perusahaan, sedangkan mobil plat hitam tidak, merekalah yang harus menanggung semua kerugian baik itu kerugian yang datang dari pemilik armada ataupun penumpang. Dikarenakan mobil yang mereka kendarai adalah mobil tidak resmi, jadi perusahaan hanya membolehkan untuk beroperasi jika terjadi resiko maka pemilik armada yang harus menanggung.¹⁶

Pada awal masuk untuk bergabung dengan perusahaan angkutan (plat hitam) langsung disuruh untuk mengganti plat hitamnya menjadi plat kuning agar angkutan

¹⁴ R. Soeroso, Pengantar Ilmu Hukum, Sinar Grafika, Jakarta, 2006, hlm. 49.

¹⁵ Soedjono Dirjosisworo, Pengantar Ilmu Hukum, Pt. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 131.

¹⁶ Wawancara Dengan Ibu Wati Sekretaris PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 26 Februari 2017, Pukul 14.00 WIB.

yang dibawa sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Bahkan dari dinas perhubungan juga sudah dihimbau untuk para armada yang belum berplat kuning harap secepatnya untuk menggantinya. Tetapi para pemilik armada tidak menghiraukan hal tersebut. Karena melihat bahwa tidak ada perbedaan di jalan antara plat kuning ataupun plat hitam bahkan apabila mobil kena tilang, dan hanya membayar dan langsung bisa lewat.¹⁷

Dalam hal ini perusahaan tidak memberikan perlindungan apapun kepada pemilik armada apabila terjadi kecelakaan ataupun kerugian baik yang ditanggung oleh pemilik armada ataupun penumpang. Itu kembali lagi kepada pemilik armada, karena pemilik tahu bahwa sebelumnya apabila terjadi resiko seperti itu, mereka yang akan menanggung sendiri. Terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan dan kerugian juga tidak dapat mendapatkan perlindungan hukum dari pihak perusahaan. Meskipun pihak penumpang tidak tahu kalau armada tersebut adalah ilegal.¹⁸

Menurut Bapak Mulen (salah satu pemilik armada), masalah perlindungan hukum mereka tidak terlalu memikirkannya, yang kami tahu memang mobil kami tidak resmi dan apabila terjadi kejadian yang merugikan pihak penumpang ataupun pemilik sendiri. Maka kami akan menanggungnya sendiri.¹⁹

Menurut hasil wawancara dari beberapa pengguna travel mengenai apakah pengguna jasa travel mengetahui tentang semua hak-hak konsumen dan tentang travel yang digunakan apakah menggunakan plat resmi atau tidak, dan jawaban menurut pengguna travel adalah :

1. Menurut Bapak Husain (65 Tahun), adalah seorang lansia yang menjadi pengguna jasa travel PT. Gading

¹⁷ Wawancara Dengan Ibu Wati Sekretaris PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 26 Februari 2017, Pukul 14.00 WIB.

¹⁸ Wawancara Dengan Ibu Wati Sekretaris PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 26 Februari 2017, Pukul 14.00 WIB.

¹⁹ Wawancara Dengan Bapak Mulen sebagai Pemilik Armada PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 25 Februari 2017, Pukul 17.00 WIB.

Perkasa Mandiri adalah beliau tidak mengetahui tentang hak-hak pengguna, beliau hanya mengikuti apa yang diarahkan oleh perusahaan saja.

2. Menurut Bapak Abdul Azizi (22 Tahun), yang merupakan seorang mahasiswa berpendapat bahwa hak tentang pengguna jasa travel adalah mengantarkan penumpang dengan selamat sampai tujuan, dan segala kerugian yang dialami selama perjalanan ditanggung oleh perusahaan. Dan mengenai tentang armada yang digunakan apa resmi atau tidak, konsumen tidak mengetahui sama sekali, karena hal tersebut merupakan tanggung jawab perusahaan.
3. Menurut Bapak Khodir (30 Tahun), yang merupakan pekerja swasta mengatakan bahwa saya sebagai penumpang hanya memiliki hak untuk diantarkan sampai alamat dengan selamat, dan mengenai mobil yang digunakan, saya memang tahu mobil plat hitam memang tidak resmi, tetapi kami tidak tahu perusahaan memindahkan kami ke mobil plat hitam, kami tahu bahwa perusahaan tersebut adalah perusahaan resmi jadi kami menganggap semua armadanya adalah resmi.
4. Menurut Ibu Siti (38 Tahun), bahwa saya yang sebagai penumpang tidak mengetahui hal tersebut, saya hanya mengikuti apa yang diarahkan oleh perusahaan saja.
5. Menurut Ibu Linda (30 Tahun), bahwa saya sebagai penumpang tidak tahu apabila armada yang digunakan itu tidak resmi, saya hanya mengikuti apa yang diarahkan oleh pemilik perusahaan. Tapi apabila itu terjadi ya saya akan menuntut perusahaan. Karna saya membeli tiket ke perusahaan menggunakan armada plat resmi, jadi jika dialihkan dan terjadi kerugian saya akan menuntut ke perusahaan.

Sesuai hasil wawancara diatas, maka hak konsumen yang dilanggar adalah “Hak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi serta jaminan yang dijanjikan. (Pasal 4 Angka 3

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen)”.²⁰

Menurut analisis penulis, pada contoh kasus yang terjadi pada PT. Gading Perkasa Mandiri, mengenai perlindungan hukum hanya diberikan kepada pemilik mobil resmi yaitu mobil yang berplat kuning sedangkan mobil yang berplat hitam tidak mendapatkan perlindungan hukum. Karena telah diketahui sebelumnya, bahwa perusahaan dari awal sudah menghimbau kepada pemilik armada yang masih berplat hitam untuk dapat mengganti plat mobilnya kepada plat kuning, tetapi sampai saat ini para pemilik armada tidak melakukannya. Jadi kalau terjadi sesuatu (kecelakaan ataupun kerugian), mereka tidak dapat meminta pertanggungjawaban dari perusahaan, sebab perusahaan hanya memberikan perlindungan hukum terhadap mobil yang mempunyai plat resmi (plat kuning). Dan juga pemilik armada harusnya sadar, jikalau nanti kejadian kecelakaan dan penumpang menuntut pemilik armada, maka mereka tidak dapat meminta bantuan juga kepada pihak perusahaan. Oleh sebab itu, hendaknya pemilik armada dapat mengganti platnya kepada plat yang resmi. Sehingga apabila terjadi kecelakaan ataupun kerugian dapat meminta perlindungan kepada perusahaan atau pihak yang bekerjasama dengan perusahaan (asuransi).

B. Pertanggungjawaban biro travel PT. Gading Perkasa Mandiri bila terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita pengguna jasa travel yang menggunakan jasa plat hitam.

Abdulkadir Muhammad dalam bukunya Hukum Pengangkutan Niaga membagi tanggung jawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan ke dalam 4 (empat) bagian yaitu tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan kereta api, tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan darat, tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan perairan, dan tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan udara.²⁰

Tanggung jawab pada hakikatnya terdiri dari dua aspek, yaitu tanggung jawab

yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*).²¹

Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum. Oleh karena itu, sudah sepatutnya apabila kepada perusahaan pengangkutan umum dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim, yang timbul karena pengangkutan yang dilakukannya (Pasal 234 UU No. 22 Tahun 2009). Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan (Pasal 190 UU No. 22 Tahun 2009).

Pertanggungjawaban terhadap pengguna jasa biro perjalanan pada PT. Gading Perkasa Mandiri sebagaimana yang telah ditetapkan oleh peraturan yang berlaku adalah dibebankan kepada pengusaha/pemilik kendaraan bermotor tersebut, tetapi jika kendaraan bermotor itu merupakan angkutan resmi (plat kuning), dan bagaimana jika kendaraan itu berplat hitam, dalam wawancara dengan pemilik perusahaan, bahwa beliau memberikan alasan sebagai berikut: Menurut Bapak Medison yang merupakan pemilik dari PT. Gading Perkasa Mandiri, mengatakan bahwa “Pihak PT awalnya sudah memberitahukan kepada pemilik armada untuk mengganti plat mobilnya kepada plat kuning, karena plat kuning merupakan angkutan resmi yang

²¹ Hasim Purba. *Hukum Pengangkutan Di Laut*. Pusaka Bangsa, Medan, 2005, hlm. 101

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 37

diperbolehkan oleh pemerintah untuk beroperasi.²²

Masalah untuk menukar plat hitam menjadi plat kuning memang sudah ada pemberitahuannya juga dari dinas perhubungan, tetapi para pemilik armada juga tidak menghiraukannya karena beliau berpendapat, selama ini kami masih bisa beroperasi tanpa diganti menjadi plat kuning, karena mereka lihat tidak ada perbedaan antara plat kuning dan hitam hanya surat izinnya saja, dan salah satu alasan lagi kenapa mereka tidak mau mengganti kepada plat kuning adalah masalah biaya, karena itu tidaklah murah dan proses serta pengurusannya membutuhkan waktu yang cukup lama. Makanya mereka sampai saat ini masih tetap menggunakan plat hitam saja.

Sesuai dengan Pasal 309 UULLAJ, apabila pengusaha angkutan kendaraan bermotor (mobil) berplat hitam yang dijadikan sebagai angkutan umum dan tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagai jaminan keselamatan dan ganti kerugian seta bukti tanggung jawab pengangkut oleh pemilik/pengusaha angkutan, maka dapat diancam pidana yaitu: “setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang di derita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kerugian paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,- (satu juta lima ratus ribu rupiah).”²³

Bagi pemilik/pengusaha angkutan kendaraan bermotor (mobil) berplat hitam yang dijadikan sebagai angkutan umum harus memperhatikan dan mematuhi ketentuan-ketentuan angkutan umum menurut UULLAJ, jika tidak maka akan diancam pidana seperti sanksi diatas.

Menurut Bapak Medison, untuk masalah pertanggungjawaban apabila pengguna jasa mengalami kerugian atau

kecelakaan itu kami bantu pengurusannya saja, dan segala biaya akan ditanggung oleh pemilik armada itu sendiri, karena hal itu bukan tanggung jawab perusahaan. Ganti kerugian dalam hal ini yaitu kerugian materiil ataupun immateriil. Dimana semuanya akan datianggung oleh pemilik armada. Berbeda halnya dengan mobil yang menggunakan plat kuning, segala kerugian yang dialami oleh pengguna jasa akan ditanggung oleh perusahaan yang bekerja sama dengan pihak asuransi (Jasa Raharja). Apabila pengguna jasa mendapat kerugian, maka dapat langsung diklaim kepada perusahaan.

Apabila kasus terhadap pengguna jasa tersebut sampai ke pengadilan, untuk mobil yang berplat hitam, kami dari pihak perusahaan juga hanya membantu pengurusannya saja, untuk masalah pertanggungjawaban kami serahkan kepada pemilik armada sendiri. Lain halnya jika itu plat kuning, maka perusahaan akan bertanggung jawab menanggung kerugian bersama pihak asuransi”.²⁴ Dalam kasus hal ini prinsip pembatasan tanggung jawab, dimana prinsip ini membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu. Jadi pihak pengangkut/ perusahaan membatasi tanggung jawab mereka. Menurut kasus diatas hak konsumen/ pengguna telah dilanggar yaitu “Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya (Pasal 4 Angka 8 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen)”.

Menurut analisis penulis, untuk masalah pertanggungjawaban terhadap kerugian atau kecelakaan yang diderita oleh pengguna jasa kendaraan bermotor (plat hitam), bahwa itu tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan pemerintah. Seharusnya dalam hal ini baik dari pemerintah atau dinas perhubungan dapat menindak lanjuti hal seperti ini dan menghimbau kembali kepada pemilik armada agar mau mengganti plat

²² Wawancara Dengan Bapak Medison Pemilik PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 26 Februari 2017, Pukul 14.00 WIB.

²³ Pasal 309 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁴ Wawancara Dengan Bapak Medison Pemilik PT. Gading Perkasa Mandiri, Tanggal 26 Februari 2017, Pukul 14.00 WIB.

hitam kepada plat kuning (resmi). Karena sesuai kasus diatas apabila terjadi kecelakaan perusahaan yang menaungi mobil travel dengan plat hitam tidak akan mau bertanggung jawab. Hal itu diserahkan semuanya kepada pemilik armada, kenapa mereka tidak mau mengganti plat mobilnya kepada yang resmi. Dilihat dari kasus yang terjadi dilapangan bahwa angkutan (plat hitam) mengalami kecelakaan, dan menimbulkan akibat atau kerugian kepada penumpang. Sehingga penumpang meminta per-tanggungjawaban untuk mengganti semua kerugian yang dialami oleh penumpang. Dimana pemilik/pengusaha angkutan tersebut tidak mau bertanggung jawab, pengusaha hanya menjadi perantara bagi pemilik armada dalam pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang. Pengusaha menyerahkan semuanya kepada pemilik armada, pemilik armada yang akan membayar ganti rugi dan hal tersebut juga akan memberatkan pemilik armada sendiri. Ganti rugi tersebut baik dari segi materiil maupun immateriil. Tetapi apabila kasus seperti itu terjadi kepada mobil yang berplat kuning, maka semua kerugian akan di tanggung oleh pihak perusahaan yang bekerja sama dengan pihak asuransi. Pengguna jasa dapat langsung mengklaim kepada pihak perusahaan. Sehingga perusahaan akan mengurusnya kepada pihak asuransi (Jasa Raharja).

Apabila pemilik armada yang menggunakan plat hitam mau mengganti platnya kepada yang resmi, maka mereka akan terbantu oleh pihak perusahaan yang telah mengasuransikan mobilnya apabila terjadi kecelakaan ataupun kerugian. Oleh sebab itu, pemilik armada hendaknya dapat menimbulkan rasa kesadaran untuk menaati setiap aturan yang ada, karena kita berada dalam wilayah negara hukum. Masih dapat dikatakan beruntung karena korban tidak menuntut apapun kepada pemilik. Jika mereka menuntut ke pengadilan, tidak hanya satu kasus yang terjadi tetapi banyak kasus, karena yang pertama mobil yang digunakan saja adalah mobil plat hitam (tidak resmi), ditambah lagi kasus kecelakaan penumpang. Jadi subyek hukum harusnya dapat mematuhi dan menaati segala peraturan

yang ada. Begitu pula penumpang, hendaknya dapat berhati-hati atau waspada apabila ingin menggunakan jasa biro perjalanan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bahwa kendaraan bermotor (mobil) plat hitam yang dijadikan sebagai angkutan umum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang UULLAJ, sebenarnya tidak memiliki badan hukum yang tetap. Pemilik kendaraan pribadi tersebut sebenarnya mengetahui bahwa tindakan tersebut melanggar hukum khususnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang UULLAJ, dan bagi pengguna jasa angkutan pribadi ini tidak akan mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana angkutan resmi lainnya (plat kuning). Karna telah dijelaskan hanya angkutan resmi yang memenuhi syarat sesuai UULLAJ yang diizinkan dan mendapatkan perlindungan hukum oleh pemerintah.
2. Pertanggungjawaban terhadap kerugian atau kecelakaan yang diderita oleh pengguna jasa kendaraan bermotor (plat hitam) diserahkan kembali kepada pemilik kendaraan tersebut bukan kepada pengusaha angkutan. Jika pemilik/pengusaha tidak mau bertanggungjawab, maka pemilik/pengusaha dapat dikenai sanksi pidana sesuai dengan Pasal 309 UULLAJ. Dalam hal ini kasus yang terjadi mengandung prinsip pembatasan tanggung jawab yaitu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai jumlah tertentu dalam artian pengangkut tidak bertanggung jawab sepenuhnya.

B. Saran

1. Hendaknya pemilik armada memiliki kesadaran sendiri untuk dapat mengganti plat angkutannya menjadi plat resmi, sebab jika nanti terjadi kecelakaan dan penumpang menuntut pemilik armada, maka mereka tidak dapat meminta bantuan juga kepada pihak perusahaan, dan juga dibutuhkannya pengawasan dari pemerintah terhadap mobil yang masih

menggunakan plat hitam sebagai angkutan umum, agar mengganti kepada plat kuning (resmi) sehingga aman digunakan sebagai angkutan umum.

2. Dalam hal pertanggungjawaban terhadap pengguna jasa angkutan plat hitam, yaitu apabila kita menggunakan angkutan yang tidak resmi dan terjadi kerugian ataupun kecelakaan kita tidak bisa menuntut kepada pihak perusahaan, karena bukan merupakan tanggungjawab dari pihak perusahaan disebabkan tidak resminya angkutan tersebut. Pengguna jasa hanya bisa menuntut kepada pemilik armada, dan itupun pemilik armada hanya membantu semampunya. Oleh karena itu penumpang harus selektif dalam memilih alat transportasi agar keselamatan dapat terjamin dan perlindungan sebagai konsumen dapat terpenuhi.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Dirjosisworo, Soedjono, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Gunawan, Widjaja, dan Ahmad Yani, 2003, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, PT. Gramedia Utama, Jakarta.
- Ichsan, Achmad, 1993. *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, hal. 407.
- Kelsen, Hans, 2007, *General Theory Of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Purba, Hasim, 2005, *Hukum Pengangkutan Di Laut*. Pusaka Bangsa, Medan.
- Purwosutjipto, H.M.N, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta.
- _____, 2003. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.

Rahayu Hartini, 2012, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Citra Mentari, Malang.

Rajagukguk, Erman, et al, 2000. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan I, Maju Mundur, Bandung.

R.Djarmiko, 1996, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung.

R. Soeroso, 2006, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.

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

Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Soekanto, Soerjono, 1999, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali, Jakarta.

Sunggono, Bambang. 1997. *Metodologi Penelitian Hukum*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Suryabrata, Sumadi. 2005. *Metodologi Penelitian*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Susanto, Happy, 2008. *Hak-Hak Konsumen Jika Di Rugikan*, Jakarta Selatan.

Tjakra Negara, Soegijanta. 2005. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta.

Tri Siwi Kristiyanti, Celina, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta.

Usman Aji, Sutino Djoko Prakoso, Hari Pramono, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.

B. Jurnal/Kamus/Skripsi/Makalah

Al Salam, Rizal, 2013. "Tanggung Jawab Biro Travel Perjalanan Wisata Terhadap Penumpang Pengguna Jasa Travel (Studi Kasus Cv. Arlinta Surabaya)", *Skripsi*, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur, Surabaya.

Departemen Pendidikan Nasional, 2012. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Pusat

Bahasa (Edisi Keempat), PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Fenny Herlambang, Mahendra Putra Kurnia, dan Erna Susanti, 2014, "Analisis Yuridis Terhadap Keberadaan Kendaraan Pribadi Yang Tidak Mempunyai Izin Sebagai Angkutan Umum", Artikel Pada Jurnal *Beraja Niti*, Volume 3 Nomor 3.

Marwan, M. dan Jimmy P., 2009. *Kamus Hukum*, Reality Publisher, Surabaya.

Wojowasito, S, 1972. *Kamus Bahasa Indonesia*, Shinta Dharma, Bandung

Watni, Syaiful, dkk, 2004. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta.

C. Peraturan Perundang-Undangan

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

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

D. Website

<http://yuniprastika.wordpress.com> ,diakses terakhir pada hari Selasa tanggal 22 Desember 2015 pukul 12.21 WIB.

[https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_u
mum](https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum) diakses terakhir pada 22 September 2016 pukul 20.00 WIB.

[http://Statushukum.com/perlindungan-
hukum.html](http://Statushukum.com/perlindungan-hukum.html), diakses pada tanggal 25 Februari 2017.