

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua hal, yaitu pengangkutan orang dan/atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya. Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau *port of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.

Untuk menggunakan jasa angkutan biasanya dilakukan suatu perjanjian baik secara lisan maupun tulisan seperti contohnya sebuah tiket. Perjanjian secara lisan terjadi antara konsumen dengan pengusaha secara langsung dan bersifat mengikat untuk mengantarkan atau memindahkan konsumen ketempat yang dituju. Hal ini dapat kita jumpai biasanya untuk angkutan dalam kota seperti taxi dan mikrolet atau angkutan umum. Berbeda dengan perjanjian secara lisan, perjanjian secara tertulis seperti tiket biasanya memiliki kekuatan hukum yang lebih kuat

dikarenakan dapat kita jumpai bentuk perlindungan untuk penumpang yang tertulis di dalam tiket jika angkutan yang ia tumpangi mengalami kecelakaan lalu lintas. Bentuk perlindungan biasanya berupa ganti kerugian yang timbul akibat kecelakaan oleh pihak asuransi yang bekerja sama dengan perusahaan angkutan tersebut. Bentuk perjanjian ini sering terjadi dalam angkutan luar daerah baik darat, laut, maupun udara.

Dalam perjalanannya pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Angkutan umum untuk kendaraan beroda empat di darat seperti bis kota atau antar kota/pulau, *travel*, taksi, angkutan (angkutan serba guna), angkudes (angkutan pedesaan), dan sebagainya mulai banyak terjadi dengan waktu. Hal ini diatur oleh pemerintah dalam bentuk undang-undang lalu lintas angkutan jalan (UULLAJ). Hal tersebut diatur dalam izin trayek, izin usaha angkutan, izin operasional, kelayakan angkutan umum beserta persyaratan lain yang ditentukan.

Apabila sudah memenuhi persyaratan dalam UULLAJ tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka kendaraan beroda empat layak dijadikan angkutan umum resmi dengan pelat nomor berwarna kuning. Pelat nomor kuning diberikan kepada kendaraan beroda empat yang berarti boleh dioperasikan sebagai angkutan umum. Selain itu kendaraan beroda empat yang menggunakan pelat nomor kuning sudah dilengkapi asuransi kendaraan maupun asuransi jiwa terhadap awak dan penumpang. Kenyataannya angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan armada kendaraan beroda empat pribadi dengan pelat nomor hitam. Kendaraan pribadi dengan pelat

hitam tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan UULLAJ. Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari ke hari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi. Di pihak angkutan umum resmi, kendaraan yang menggunakan pelat berwarna hitam dianggap melakukan penyerobotan yaitu mengambil bagian rezeki atau penumpang yang seharusnya didapat oleh angkutan umum resmi.

Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan sendiri terhadap penumpang karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UULLAJ. Ketentuan tarif hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berpelat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa, hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen. Konsumen adalah setiap pengguna barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga atau rumah tangga dan tidak mengambil untuk memproduksi barang atau jasa lain atau memperdagangkannya kembali. Mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal dan tidak menggunakan jasa pelayanan uji kendaraan. Mereka tidak mempunyai aturan dalam soal itu, sehingga pemerintah dirugikan. Jika semuanya memenuhi aturan, dana yang mungkin diperoleh pemerintah cukup besar. Ditambah lagi daya jelajah kendaraan yang bisa masuk kota dan pelosok yang tidak bisa dimasuki angkutan umum resmi.

Yang terjadi Khususnya di daerah Lampung, mobil pribadi sebagai angkutan umum yang sering dipanggil angkutan kota berpelat hitam mulai menjamur,

sebagian contoh pada trayek Bakauheni – Tanjung Karang, mobil pribadi sebagai angkutan umum yang disebut sebagai taksi gelap oleh masyarakat sering dipergunakan sebagai dengan modus mobil rental atau mobil carteran sehingga mereka terlepas dari permasalahan administrasi.

Jumlah mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum pun sangat sulit di data karena dalam praktiknya seorang pengusaha mobil pribadi dapat menggunakan dua mobil yang berbeda pada hari yang sama. Hal ini dikarenakan agar para petugas yang berwenang sulit untuk mengidentifikasi sehingga para pengusaha tidak tertangkap.

Di lain pihak, konsumen pun sering menjadi pihak yang lemah dalam memilih *travel* yang ingin mereka gunakan untuk mencapai tempat tujuan. Hal ini dimungkinkan karena kurangnya pengetahuan para penumpang mengenai perlindungan terhadap penumpang angkutan umum jika terjadi kecelakaan lalu lintas ataupun wanprestasi dalam mencapai tujuan. Penumpang sering di arahkan secara paksa oleh oknum mobil pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum sehingga para penumpang tidak dapat menolak untuk menaiki mobil yang beroperasi secara ilegal.

Terlepas dari permasalahan pemaksaan, penumpang sering menggunakan mobil pribadi sebagai angkutan umum disebabkan oleh berbagai macam hal yang berbeda-beda dan berbagai argumen yang dari para pengguna mobil pribadi sebagai angkutan umum. Hal itu juga yang membuat usaha ini terus berkembang dan menjadi salah satu komoditi usaha yang cukup menjanjikan sebagai salah satu alat angkutan darat.

Melihat dari pemaparan diatas, maka kita dapat melihat betapa rancunya praktik dalam dunia pengangkutan darat. Namun keberanian para pengusaha mobil pribadi sebagai angkutan umum untuk beroperasi melayani jalur-jalur umum dan turun ke jalan karena banyak diantaranya dibantu oleh oknum petugas itu sendiri dalam pelaksanaannya secara nyata. Tidak jarang pula awak atau pengusaha dari mobil pribadi sebagai angkutan umum memberikan semacam imbalan kepada oknum petugas lalu lintas dan angkutan jalan agar mereka dapat mulus beroperasi di jalan tanpa hambatan apapun.

Berdasarkan uraian di atas, maka penyaji sangat tertarik untuk meneliti dan mengkaji tentang bagaimana norma dan aturan mengenai kendaraan mobil pribadi yang dijadikan bagian dari angkutan umum dalam praktiknya yang berjalan secara diam-diam namun umum di praktik kesehariannya, dalam bentuk skripsi dengan judul : **“Perlindungan Konsumen Terhadap Pengusaha Mobil Pribadi Sebagai Angkutan Umum”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah syarat dan prosedur perizinan pendirian *travel*?
2. Bagaimanakah penyelenggaraan mobil pribadi yang digunakan Sebagai Angkutan Umum?
3. Bagaimanakah perlindungan konsumen terhadap penumpang dalam angkutan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum?

C. Tujuan Penelitian :

Berdasarkan rumusan masalah dan pokok bahasan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh deskripsi lengkap, rinci, dan sistematis tentang:

1. Syarat dan prosedur perizinan dalam mendirikan usaha *travel*;
2. Penyelenggaraan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum;
3. Perlindungan konsumen mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum;

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini adalah :

1. Kegunaan Teoritis
 - a. Sebagai sumbangan dalam konteks pemikiran dan pengetahuan ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan niaga yang dilihat dari pelaksanaan praktek mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum;
 - b. Sebagai sumber informasi dan pemberdayaan karya ilmiah pada Fakultas Hukum Universitas Lampung dalam hal praktek pengangkutan darat.
2. Kegunaan Praktis
 - a. Sebagai media pelatihan dan pengembangan wawasan penulis khususnya mengenai praktik pengangkutan darat;
 - b. Sebagai bahan informasi bagi pihak-pihak yang terkait dalam praktik pengangkutan darat;

- c. Sebagai sumber informasi bagi masyarakat yang ingin mengetahui lebih mendalam terkait dengan pelaksanaan pengangkutan darat.