

**PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR (PKB) PENUMPANG KENDARAAN
UMUM OLEH DINAS PERHUBUNGAN DALAM
HUBUNGANNYA DENGAN KESELAMATAN
PENUMPANG DI KABUPATEN JEPARA**

TESIS

Di ajukan dalam rangka memenuhi
Persyaratan mencapai derajat Saejana S-2

**PROGRAM STUDI
MAGISTER KENOTARIATAN**



OLEH:

ACHMAD DWI HERIYANTO, SH

NIM: B4B005075

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

SEMARANG

2008

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tugas pemerintah sesuai dengan amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 alinea keempat salah satunya adalah mensejahterakan masyarakat. Dalam upaya untuk memenuhi kewajiban dalam mensejahterakan masyarakat, pemerintah, antara lain melaksanakan kebijakan yang berupa peningkatan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana publik, termasuk transportasi, telekomunikasi, energi, listrik dan air bersih guna mendorong pembangunan yang merata, melayani kebutuhan masyarakat dengan harga yang terjangkau, serta membuka wilayah yang terisolasi atau pedalaman yang terpencil menjadi dapat diakses melalui wilayah lainnya.

Sejalan dengan makin meningkatnya pelaksanaan pembangunan dan hasil-hasil yang telah dicapai, maka produktivitas dan efisiensi seluruh ekonomi nasional perlu ditingkatkan lagi, sehingga peran dan sumbangan pembangunan yang diciptakan dapat memberikan hasil yang lebih optimal bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Makna usaha *public service* artinya adalah merupakan bentuk pengabdian serta pelayanan kepada masyarakat. Usahanya dijalankan dan pelayanannya diberikan dengan memegang teguh syarat-syarat efisiensi, efektivitas dan nilai ekonomis (kehematan) serta keefektifan manajemen dan pelayanan kepada masyarakat yang baik dan memuaskan.

Hubungan usaha antara pemerintah yang melayani dan masyarakat yang dilayani, sekalipun terdapat sistem bantuan/subsidi, harus selalu didasarkan pada *business-zakelijkheid cost accounting principles* dan *management effectiveness*, yang berarti bahwa setiap subsidi yang diberikan kepada masyarakat selalu dapat diketahui dan dapat dicatat/dibukukan dimana yang diterimanya (oleh masyarakat/rakyat perseorangan) berupa potongan-potongan harga atau pembebasan sama sekali dari pembayaran (biaya angkutan) tetapi ada yang harus benar-benar dinyatakan dalam tanda pembayaran, karcis, jumlah yang harus dibayar atau bentuk tanda lainnya dengan dinyatakan secara jelas prosentase potongan atau pembebasan pembayarannya.

Beberapa *public service* dalam bidang transportasi yang diberikan atau dilakukan oleh pemerintah dalam upaya memenuhi kebutuhan masyarakat beberapa diantaranya adalah dengan mendirikan suatu badan yang berbentuk Perum atau Persero.

Namun demikian usaha-usaha negara atau pemerintah belum sepenuhnya dapat memenuhi seluruh usaha jasa pengangkutan secara adil kepada masyarakat karena usaha angkutan milik pemerintah belum mencakup seluruh wilayah Indonesia, padahal apalagi untuk menjangkau wilayah sampai daerah-daerah pedesaan merupakan salah satu upaya yang sangat penting untuk pemerataan pembangunan karena wilayah pedesaan adalah sumber komoditas kebutuhan sehari-hari masyarakat perkotaan, sedangkan masyarakat pedesaan juga membutuhkan barang-barang kebutuhan sekunder dan tersier. Karena keterbatasan

pemerintah tersebut, maka pemerintah memberikan pihak swasta untuk berperan aktif dalam menyediakan jasa angkutan umum.

Perusahaan angkutan umum sebagai salah satu perusahaan yang diberikan wewenang oleh pemerintah untuk melakukan dan menyediakan usaha angkutan dapat didirikan sebagai usaha perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan non hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatannya di wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi. Oleh pemerintah perusahaan angkutan umum ang dapat didirikan terdiri dari :

1. Perusahaan angkutan orang.
2. Perusahaan angkutan barang.

Obyek perjanjian pengangkutan orang adalah orang, sedangkan benda atau binatang merupakan obyek perjanjian pengangkutan barang. Penumpang adalah setiap orang yang menggunakan jasa angkutan orang yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan orang. Benda atau binatang adalah setiap barang yang diangkut oleh perusahaan angkutan barang .¹

Pengangkutan merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke

¹ HMN Porwutsjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, cet. Ke 5 Djambatan Jakarta, 1995, hal 51.

tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim akan mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan.²

Berbagai alat transportasi digunakan untuk mempermudah proses pengangkutan itu. Hal ini disesuaikan dengan jalur yang ditempuh bagi alat pengangkutan tersebut. Salah satu penyelenggara pengangkutan di darat adalah perusahaan angkutan umum dengan kendaraan umum. Perusahaan angkutan umum merupakan perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan. Yang dimaksud dengan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran (Pasal 1 angka 8 dan 9 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), maka perusahaan angkutan umum adalah penyedia jasa angkutan dengan imbalan pembayaran.

Dalam memungut tarif pembayaran, pemerintah mengaturnya dalam penjelasan pasal 42 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal ini didasarkan pada penetapan tarif oleh perusahaan yaitu berorientasi pada kepentingan kelangsungan dan pengembangan usahanya dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan di jalan (*profit oriented*). Sedangkan dalam penetapan tarif pemerintah berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat (*non profit oriented*). Penyelenggaraan perjalanan (transportasi) memerlukan keselamatan / kelayakan alat angkutan (kendaraan penumpang kendaraan umum). Dengan demikian Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

² *Ibid*, hal 2

bertujuan untuk memberikan keselamatan/kelayakan alat angkutan (kendaraan penumpang kendaraan umum). Selanjutnya pasal 13 undang-undang tersebut diperjelas dengan Pasal 148 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1998 tentang Kendaraan dan Pengemudi, Alat Angkutan Wajib Uji.

Pasal 54 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 memberikan kejelasan tindakan pidana atas pelanggaran terhadap ketidaksesuaian dengan peruntukan kendaraan, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan yaitu dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.0000,- (tiga juta rupiah). Dan untuk mengawasi kelayakan jalan dari kendaraan umum dan untuk memberikan keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang meliputi :

- a. Pemeriksaan persyaratan teknis dan layak jalan;
- b. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka pangujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah merupakan bagian dari keselamatan (perlindungan), baik terhadap penumpang maupun pelaku usaha/penyelenggara angkutan.

Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khusus dalam menjalankan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan, merupakan langkah

preventif untuk menghindari kecelakaan akibat kendaraan yang tidak layak.

Tetapi pada kenyataannya bahwa masih cukup banyak kendaraan penumpang kendaraan umum yang telah lulus pengujian, masih bisa terjadi kecelakaan.

Hal tersebut merupakan satu permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini, agar penumpang sebagai pengguna dan pembayar tarif angkutan umum tidak selalu menjadi pihak yang dirugikan. Atas dasar permasalahan tersebut, maka pertanyaan yang muncul adalah “Bagaimanakah pelaksanaan Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam penerapan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan dalam rangka untuk memberikan pelaksanaan keselamatan penumpang”. Berdasarkan latar belakang tersebut maka penulis menyusun tesis yang berjudul : **PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR (PKB) PENUMPANG KENDARAAN UMUM OLEH DINAS PERHUBUNGAN DALAM HUBUNGANNYA DENGAN KESELAMATAN PENUMPANG DI KABUPATEN JEPARA.**

1.2 Perumusan Masalah

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khusus dalam menjalankan pengujian kendaraan penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan dalam upaya memberikan keselamatan kepada penumpang, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan di Kabupaten Jepara dalam hubungannya dengan keselamatan penumpang.
2. Apakah hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dan cara mengatasinya.

1.3 Tujuan Penelitian

Dari permasalahan tersebut maka tujuan yang ingin didapat dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan di Kabupaten Jepara.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang diperoleh dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian sebagaimana disebutkan sebelumnya, maka diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat atau kontribusi sebagai berikut :

1. Dari segi teoritik, dapat memberikan sumbangsih pemikiran yang berupa perbendaharaan konsep, ataupun pengembangan teori dalam khasanah studi hukum dan masyarakat.
2. Dari segi pragmatis, penelitian ini diharapkan dapat sebagai bahan masukan bagi semua pihak yaitu masyarakat umumnya dan bagi pemerintah pada

khususnya dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya dalam menjalankan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam hubungannya dengan keselamatan penumpang serta hukum positif yang lain yang berlaku di Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian tentang Pengangkutan

Ada beberapa definisi dari pengangkutan yang dikemukakan diantaranya adalah :

1. Pengangkutan adalah merupakan kegiatan dari transportasi barang dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*.³
2. Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atas penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁴
3. Pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dimana pengangkut dan pengirim mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang

³ Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta

⁴ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Cita Aditya Bandung, 1998, hal 19.

berupa kendaraan dengan maksud untuk meningkatkan kegunaan dan nilai suatu barang atau penumpang dengan membayar uang angkutan.⁵

Lebih jelas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan :

Pasal 1 Butir 2. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Pasal 1 Butir 3. Jaringan transportasi jalan adalah rangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan system jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 1 Butir 6. Kendaraan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Pasal 1 Butir 7. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.

Pasal 1 Butir 8. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan, orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan.

Pasal 13 Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib uji.

Pasal 34 Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.

⁵ *Ibid*, hal 2

Berdasarkan definisi tersebut dapat diketahui berbagai aspek mengenai pengangkutan yang meliputi :

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan usaha pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti pengangkutan dan ada pula yang berupa perusahaan perorangan.
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan, alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*)
3. Barang, yaitu setiap barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan (penjelasan pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
4. Pembuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang dan/atau jasa penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat rujukan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.
6. Fungsi pengangkutan, yaitu orang atau barang sampai dan tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.
7. Uang angkutan, yaitu biaya yang harus dikeluarkan oleh pengirim barang dan atau orang agar dapat mencapai tujuan yang dikehendaki.

2.2. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian secara umum dapat mempunyai arti yang luas maupun sempit. Dalam arti luas, suatu perjanjian berarti setiap perjanjian yang menimbulkan akibat hukum sebagai yang dikehendaki atau dianggap dikehendaki oleh para pihak termasuk di dalamnya perkawinan, perjanjian kawin dan lain-lain.

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih (Pasal 1313 KUH Perdata).

Pengertian dari perjanjian pengangkutan meliputi adanya usaha dan perbuatan sampai mengikat hubungan hukum yaitu hubungan dalam perjanjian pengangkutan, melakukan usaha pengangkutan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, maka berlaku ketentuan perjanjian yang diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Dalam arti sempit, perjanjian disini hanya ditujukan pada hubungan-hubungan hukum dalam lapangan hukum kekayaan saja seperti yang dimaksud dalam buku III KUH Perdata.⁶

Perjanjian pengangkutan merupakan *consensual* (timbang balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama, disini kedua belah pihak mempunyai kewajiban yang harus ditunaikan:

⁶ J. Satrio, *Hukum Perikatan : Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, buku I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, hal 20.

1. Pihak pengangkut : mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat.
3. Pihak pengirim (pemakai jasa angkutan): berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang sudah dikirim pada alamat tujuan dengan jelas. Di tempat tujuan barang tersebut di serahterimakan kepada penerima yang nama dan alamatnya tercantum dalam surat angkutan sebagai pihak ketiga yang turut serta bertanggung jawab atas penerimaan pajak.
4. Kedudukan pihak penerima barang karena sesuatu perjanjian untuk berbuat sesuatu bagi penerima barang apakah barang itu diterimanya sebab suatu hadiah (Pasal 1317 KUH Perdata).

Hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut sebagai pihak-pihak dalam perjanjian transportasi adalah consensual berdiri sama tinggi bukan merupakan *geocordineerd* karena di sini tidak terdapat pula hubungan pemborongan menciptakan hal-hal baru mengadakan benda baru, dimana dalam Pasal 1617 KUH Perdata yang merupakan penutup dari bagian ke 6 Titel VIIa, yang isinya kewajiban juru pengangkut. Adapun sebagai jenis perjanjian campuran dalam perjanjian pengangkutan yaitu antara melakukan pekerjaan pengangkutan dan penyimpanan oleh karena sehubungan dengan :

1. Pasal 468 Ayat 1 menetapkan bahwa pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut.
2. Pasal 1706 KUH Perdata menerima titipan wajib merawat barang yang dititipkan untuk diangkut dan diserahkan.

3. Pasal 1714 KUH Perdata si penerima titipan untuk diangkut dan diserahkan wajib merawat barang, mengembalikan dalam jumlah nilai yang sama.

Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha (pengusaha angkutan orang) dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki oleh kedua belah pihak. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda / pembagian perjanjian disamping yang lainnya.

Karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak (pelaku usaha/penyelenggara angkutan dan konsumen) maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Pasal 39 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Umum yang telah mendapatkan ijin operasi diwajibkan untuk :

1. Memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam ijin operasi.
2. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
3. Melaporkan apabila terjadi perusahaan domisili perusahaan.
4. meminta pengesahan dari pejabat pemberi ijin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan.
5. Melaporkan kegiatan operasional angkutan setiap bulannya.

Pasal 1233 KUH Perdata menyebutkan bahwa tiap-tiap perikatan dilakukan baik karena persetujuan, maupun karena undang-undang. Disini pembuat

undang-undang membuat perbedaan berdasarkan asal atau sumbernya. Dari ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa sumber perikatan adalah perjanjian dan undang-undang.⁷

2.2.1. Asas-Asas Hukum Perjanjian

Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 KUH Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang-Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Asas-asas hukum perjanjian meliputi :

1. Asas kebebasan berkontrak

Setiap orang bebas menentukan isi dan syarat yang digunakan dalam suatu perjanjian yang diambil untuk mengadakan atau tidak mengadakan suatu perjanjian.

2. Asas konsesualisme

Dengan adanya konsesualisme. Kontrak dikatakan telah lahir jika telah ada kata sepakat atau persesuaian kehendak diantara para pihak yang membuat

⁷ *Ibid*, hal 38.

kontrak tersebut. Azas konsesualisme ini berkaitan dengan penghormatan martabat manusia. Subekti menyatakan bahwa hal ini merupakan puncak peningkatan martabat manusia yang tersimpul dari pepatah Belanda “*Een Man Een Man, Een Woord Een Woord*” yang maksudkan dengan diletakkannya perkataan seseorang maka orang itu ditingkatkan martabatnya sebagai manusia. Meletakkan kepercayaan perkataan seseorang berarti menganggap orang itu sebagai ksatria.⁸

3. *Asas pacta sunc servenanda*

Dengan keseimbangan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak seimbang, maka asas kepastian hukum ini dapat dicapai semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya (Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata) dan pihak ketiga wajib menghormati perjanjian yang dibuat oleh para pihak artinya tidak boleh mencampuri isi perjanjian.

4. Azas kepribadian

Pada umumnya tak seorang dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkan suatu janji dari pada untuk dirinya (Pasal 1315 KUH Perdata) bila dibuat maka pihak ketiga tidak rugi dan mendapat manfaat karenanya. Jadi pada dasarnya seseorang dapat minta ditetapkan dirinya sendiri kecuali Pasal 1317 KUH Perdata yaitu janji untuk pihak ke-3 (ketiga).

⁸ Ridwan Khaerandi, *P'tikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, Perpustakaan Nasional Katalog dalam Terbitan (KDT), Jakarta, 2003, hal 27.

5. Azas yang berkenaan dengan pelaksanaan perjanjian

Itikad baik dalam pengertian subyektif yaitu sikap batin seseorang pada waktu dimulainya hubungan hukum yaitu berupa pemikiran bahwa syarat-syarat yang diperlukan dalam hubungan hukum telah dipenuhi. Beberapa pengertian obyektif dari itikad baik adalah sebagai berikut :

- Menurut Wiryono, itikad baik adalah kepatutan.
- Menurut Subekti, itikad baik dalam pelaksanaan perjanjian adalah melaksanakan perjanjian dengan mengingat jangan sampai pelaksanaannya melanggar kepatutan dan keadilan.⁹

Pasal 1341 ayat (1) KUH Perdata menyebutkan meskipun demikian tiap orang berpiutang boleh mengajukan batalnya segala perbuatan yang tidak diwajibkan yang dilakukan oleh si berutang dengan nama apapun juga, yang merugikan orang-orang berpiutang asal dibuktikan bahwa ketika perbuatan dilakukan, baik si berutang maupun orang dengan atau untuk siapa si berutang itu berbuat, mengetahui bahwa perbuatan itu membawa akibat yang merugikan orang lain.

Unsur ketentuan tersebut diatas menjelaskan bahwa pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan telah saling mengikatkan diri dan menimbulkan suatu tanggung jawab pada pihak pengusaha angkutan maupun penumpang , yang mana keduanya melaksanakan sebaik-baiknya. Pertanggungjawaban tersebut dengan didasarkan pada apa yang telah diperjanjikan sebelumnya, yang sesuai dengan undang-undang atau kepatutan dan kesusilaan yang ada dalam masyarakat.

⁹ *Opcit*, hal 40.

2.2.2. Syarat-Syarat Sah Perjanjian

Syarat sah perjanjian yang diatur dalam pasal 1320 *Burgerlijke Wetboek* / KUH Perdata adalah sebagai berikut :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal.

Dua syarat yang pertama adalah syarat yang menyangkut subyeknya, sehingga disebut syarat subyektif, yaitu syarat yang harus dipenuhi oleh subyek perjanjian (sepakat dan cakap) seperti disebutkan dalam Pasal 1330 KUH Perdata, tak cakap untuk membuat suatu perjanjian adalah orang-orang yang belum dewasa, mereka yang ditaruh di bawah pengampuan, dalam hal ditetapkan oleh undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu. Dua syarat terakhir mengenai obyeknya atau syarat obyektif, yaitu syarat yang harus dipenuhi oleh subyek perjanjian (hal tertentu dan sebab yang halal) sesuai dengan Pasal 1332 KUH Perdata menyebutkan hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja dapat menjadi pokok suatu perjanjian.

Menurut Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali, selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Perjanjian kedua belah pihak adalah sah dan para pihak wajib melaksanakan hak dan kewajibannya, apabila syarat sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1320 KUH Perdata terpenuhi. Dan apabila persyaratan sebagaimana disebutkan angka 1 dan 2 tidak dapat dipenuhi oleh penumpang, maka perjanjian dapat dibatalkan. Serta apabila tidak terpenuhinya syarat angka 3 dan 4, perjanjian batal demi hukum.

Seandainya salah satu pihak wan prestasi (melalaikan kewajiban) maka pihak lain yang dalam hal ini adalah pihak yang merasa dirugikan berhak mengajukan gugatan pembatalan perjanjian atas kelalaian pihak yang melalaikan kewajibannya.

2.2.3. Unsur-Unsur Perjanjian

Unsur-unsur perjanjian dikelompokkan sebagai berikut :¹⁰

1. Unsur essensialia

Unsur essensialia adalah unsur perjanjian yang selalu harus ada di dalam suatu perjanjian, unsur mutlak tanpa adanya unsur tersebut perjanjian tak mungkin ada.

2. Unsur naturalia

Unsur naturalia adalah suatu unsur perjanjian yang oleh undang-undang telah diatur, tetapi oleh para pihak dapat disingkirkan atau dapat diganti. Unsur ini oleh undang-undang diatur dengan hukum yang mengatur/menambah (*relegend / aanvulend rechf*)

¹⁰ *Ibid*, hal 67 - 68

3. Unsur *accidentalia*

Unsur *accidentalia* adalah unsur perjanjian yang ditambahkan oleh para pihak undang-undang tidak mengatur unsur perjanjian yang dimaksud.

Sebagai dasar hubungan antara pengusaha angkutan dengan para penumpang adalah hubungan kontraktual, yaitu hubungan yang didasarkan pada suatu perjanjian. Hukum kontrak yang menjadi dasar terhadap hubungan antara pengusaha angkutan dengan penumpang bersumber dari ketentuan-ketentuan KUH Perdata buku ke III (tiga) tentang Perikatan. Menurut Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata disebutkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Oleh karena itu kontrak-kontrak selalu tunduk pada ketentuan-ketentuan umum dari KUH Perdata. Padahal biasanya kontrak semacam ini hanya dibuat dalam bentuk yang sederhana dan diberlakukan secara standart, dimana seringkali terdapat ketentuan-ketentuan yang berat sebelah lebih menguntungkan pihak pengusaha angkutan.

Di dalam praktek sering dipersamakan antara kontrak dan perjanjian, namun jika ditinjau secara yuridis kontrak adalah perjanjian obligatoir, sedangkan perjanjian adalah hubungan hukum antara 2 (dua) pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum.¹¹

¹¹ Sudikno Mertokusumo, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty Jogjakarta, 1988, hal 25

2.3. Pengusaha Pengangkutan dan Tanggung Jawabnya

Pengusaha pengangkutan adalah pengusaha yang bersedia untuk mengangkut barang-barang mulai dari tempat pengangkutan (tempat pengiriman) sampai tempat tujuan yang ditetapkan serta biaya diperhitungkan sekaligus.

Pengusaha pengangkutan dapat menyelenggarakan pelayanannya sendiri atau bekerja sama dengan pihak lain. Perusahaan demikian tidak secara tegas diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tetapi diatur dalam peraturan khusus misalnya dalam Peraturan Pemerintah No. 28 tahun 1951.

Pengusaha pengangkutan memiliki kedudukan hukum yang sama dengan pengangkut. Tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata yang isinya sebagai berikut:

- a. Pasal 1236, pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya dan rugi bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepantasnya untuk menyelamatkan barang-barang angkutan.
- b. Pasal 1246, biaya kerugian bunga itu terdiri dari kerugian yang telah dideritanya dan laba yang sedianya akan diperoleh, kerugian harus diganti misalnya :
 - Harga pembelian
 - Biaya pengiriman dan laba yang layak diharapkan.

Batas tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUH Perdata, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut :

- a. Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.
- b. Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Meskipun pengangkut menjalankan penipuan yang merugikan penerima pengirim, beban tanggung jawab pengganti kerugian dan pengangkut tetap terbatas pada ketentuan yang dimaksud tersebut di atas.

Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara membiarkan barang tersebut pada tangan pengangkut, kemudian penerima menuntut ganti rugi atas semua barang yang diangkut, dan tuntutan tersebut harus menurut asas yang tercantum dalam Pasal 1246 dan Pasal 1248 KUH Perdata, dimana asas ini membatasi tanggung jawab pengangkut pada batas yang hanya pada kerugian yang benar-benar ada menurut kenyataan, dengan maksud agar tidak timbul seorang atas hal tersebut untuk memperkaya dirinya dengan cara melawan hukum.

Pengurangan dan tanggung jawab pengangkut mungkin dapat dilakukan atas persetujuan dari pihak pengirim ataupun penerima barang, dan penghapusan tanggung jawab pengangkut sama sekali tidak mungkin diberikan melawan ketertiban umum kesusilaan, (Pasal 23 AB jo Pasal 1337 KUH Perdata)

Dalam hal pengurangan dan peniadaan tanggung jawab boleh diberikan asal saja mendapat persetujuan dari pihak-pihak pengirim maupun penerima barang karena sifatnya *dwingen recht* (Pasal 1320 KUH Perdata). Klausul tanggung jawab pengurangan tanggung jawab pengangkutan diadakan seimbang

dengan biaya pengurangan angkutan, tetapi imbalan tersebut diperkirakan sedemikian rupa barang yang diangkut tetap terjamin keselamatannya tidak akan merugikan pihak pengirim barang, oleh karena itu dalam hal ini pengirim perlu mendapat perlindungan dari pembentukan undang-undang (hukum).

2.4. Upaya Perlindungan Keselamatan Penumpang dan Aspek Hukum yang Terkait

Perlindungan keselamatan penumpang secara umum dapat ditinjau dan dikaitkan dengan perlindungan konsumen. Perlindungan konsumen yang secara tegas ditangani secara khusus, baru dikenal dan tumbuh di Indonesia beberapa tahun belakangan ini, sehingga belum mengakar pada segenap lapisan dan kelompok masyarakat yang ada.

Sebelum perlindungan konsumen secara tegas dikenal, berkembang pengertian konsumen lebih cenderung identik dengan pengertian masyarakat dalam hal-hal yang menyangkut masalah industri, perdagangan, kesehatan dan keamanan. Perundangan-undangan yang disusun pada waktu itu, pada setiap konsiderannya menyebutkan kepentingan masyarakat ataupun kesehatan rakyat/warga negara dalam pengertian yang luas termasuk didalamnya pengertian konsumen, seperti misalnya Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1960 tentang pokok-pokok kesehatan, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1961 tentang barang, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1962 tentang Hygiene, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 1973 tentang pengawasan atas peredaran, penyimpanan dan penggunaan pestisida, keputusan menteri Nomor 950/PH 165/b Tahun 1965 tentang ketentuan

pemeriksaan dan pengawasan produksi dan distribusi, keputusan Menteri Kesehatan Nomor 125 Tahun 1971 tentang wajib daftar obat, keputusan Menteri Kesehatan Nomor 220 Tahun 1976 tentang produksi dan peredaran kosmetika dan alat kesehatan, serta berbagai peraturan perundang-undangan lainnya yang memuat kepentingan konsumen tersebut, sedangkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang berkaitan langsung dengan keselamatan penumpang kendaraan umum belum dijelaskan dalam peraturan khusus.

Setiap pekerjaan mempunyai tujuan, pada sisi lain bidang konsumen ini telah mengalami pertumbuhan seiring dengan semakin kompleksnya permasalahan yang dialami oleh konsumen, salah satu masalahnya adalah kerugian yang dialami konsumen akibat cacat dan berbahaya. Jadi masalah perlindungan terhadap konsumen itu mendasar pada adanya saling membutuhkan antara produsen dan konsumen dengan prinsip kesederajatan sama hak-hak konsumen menimbulkan kewajiban produsen maka sebenarnya produsen bertanggung jawab terhadap barang-barang yang dibeli dari produsen. Oleh karena itu selain peraturan perundang-undangan perlindungan hukum bagi konsumen mempunyai dua aspek yaitu : 1) Aspek hukum publik dan

2) Aspek hukum privat/perdata.

1. Aspek Hukum Publik

Cabang-cabang hukum publik yang berkaitan dan berpengaruh atas hukum konsumen umumnya adalah hukum administrasi, hukum pidana dan hukum internasional terutama konvensi-konvensi internasional yang berkaitan

dengan praktek bisnis, maupun Resolusi PBB tentang perlindungan konsumen sepanjang telah diratifikasi oleh negara Indonesia sebagai salah satu anggota.

Diantara cabang hukum ini, tampaknya hubungan dan masalah yang paling berpengaruh pada hukum konsumen atau perlindungan konsumen adalah hukum perdata dan hukum administrasi negara sebagaimana diketahui bahwa hukum publik pada pokoknya mengatur hubungan hukum antara instansi-instansi pemerintah dengan masyarakat, selagi instansi tersebut bertindak selaku penguasa.

Kewenangan mengawasi dan bertindak dalam penerapan hukum yang berlaku oleh aparat pemerintah yang diberikan wewenang untuk itu, sangat perlu bagi perlindungan konsumen. Berbagai instansi berdasarkan peraturan perundang-undangan tertentu diberikan kewenangan untuk menyelidiki, menyidik, menuntut, dan mengadili setiap perbuatan hukum yang memenuhi unsur-unsur dari norma-norma hukum yang berkaitan.

Konsumen yang karena perbuatan hukumnya menderita kerugian, sangat terbantu dalam mengajukan gugatan perdata. Berdasarkan hukum atau kenyataan beban pembuktian yang diatur dalam Pasal 1865 KUHPerdata sangat memberatkan konsumen. Oleh karena itu fungsi perlindungan sebagian kepentingan konsumen penerapannya perlu mengeluarkan tenaga dan biaya untuk pembuktian peristiwa atau perbuatan melanggar hukum dari pelaku. Beberapa perbuatan tertentu dan dinyatakan sebagai perbuatan hukum yang sangat berkaitan dengan kepentingan konsumen khususnya dalam berlalu lintas

termuat dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan hal tersebut maka Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 terkait dan sejalan dengan tujuan untuk memberikan perlindungan dan keselamatan kepada penumpang .

2. Aspek Hukum Privat/Perdata

Dalam hukum perdata yang lebih banyak digunakan atau berkaitan dengan azas-azas hukum mengenai hubungan/masalah konsumen adalah buku ketiga tentang perikatan dan buku keempat mengenai pembuktian dan daluwarsa. Buku ketiga memuat berbagai hubungan hukum konsumen. Seperti perikatan, baik yang terjadi berdasarkan perjanjian saja maupun yang lahir berdasarkan undang-undang. Hubungan hukum konsumen adalah untuk memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, dan tidak berbuat sesuatu (Pasal 1234 KUHPerdata).

Hubungan konsumen ini juga dapat kita lihat pada ketentuan Pasal 1313 sampai Pasal 1351 KUHPerdata. Pasal 1313 mengatur hubungan hukum secara sukarela diantara konsumen dan produsen, dengan mengadakan suatu perjanjian tertentu. Hubungan hukum ini menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak.

Perikatan karena undang-undang atau akibat sesuatu perbuatan menimbulkan hak dan kewajiban tertentu bagi masing-masing pihak (ketentuan Pasal 1352 KUHPerdata). Selanjutnya diantara perikatan yang lahir karena undang-undang yang terpenting adalah ikatan yang terjadi karena akibat

sesuatu perbuatan yang disebut juga dengan perbuatan melawan hukum (ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara). Sedangkan pertanggung jawaban perbuatan itu tidak saja merupakan perbuatan sendiri tetapi juga dari orang yang termasuk tanggung jawabnya seperti yang diatur pada Pasal 1367 sampai dengan Pasal 1369 KUHPerdara.

Perbuatan melawan hukum (*on rechtmatigedaad*) diatur dalam buku ketiga titel 3 Pasal 1365 sampai dengan Pasal 1380 KUHPerdara, dan merupakan perikatan yang timbul dari undang-undang. Perikatan dimaksud dalam hal ini adalah terjadi hubungan hukum antara konsumen dan produsen dalam bentuk jual beli yang melahirkan hak dan tanggung jawab bagi masing-masing pihak dan apabila salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya akan menimbulkan permasalahan dalam hubungan hukumnya.

Dalam bahasan lebih lanjut tulisan ini dibatasi pada hubungan hukum pada perjanjian jual beli. Perjanjian jual beli adalah satu perjanjian yang mengikat antara pihak penjual berjanji menyerahkan suatu barang/benda dan pihak lain yang bertindak sebagai pembeli mengikat diri berjanji untuk membayar harga (ketentuan pada Pasal 1457 KUHPerdara). Dari pengertian yang diberikan oleh Pasal 1457 KUHPerdara ini, persetujuan jual beli sekaligus membebaskan dua kewajiban yaitu :

1. Kewajiban pihak penjual untuk menyerahkan barang atau jasa yang akan dijual kepada pembeli.
2. Kewajiban pihak pembeli untuk membayar harga barang atau jasa yang akan dibeli kepada penjual.

Tentang kewajiban penjual ini, pengaturannya dimulai dari Pasal 1472 KUHPerdota. Penjual wajib menegaskan dengan jelas untuk apa ia mengikatkan diri dalam persetujuan jual beli. Kemudian lebih lanjut pasal tersebut memberikan suatu “interpretasi” : segala sesuatu yang kurang jelas dalam persetujuan jual beli, atau yang mengandung pengertian kembar harus diartikan sebagai maksud yang “merugikan” bagi pihak penjual. Pada dasarnya kewajiban penjual menurut Pasal 1473 dan Pasal 1474 KUHPerdota terdiri dari dua :

- a. kewajiban penjual untuk menyerahkan barang yang dijual kepada pembeli.
- b. kewajiban penjual untuk memberi pertanggungan atau jaminan (*vrijwaring*), bahwa barang yang dijual tidak mempunyai sangkutan apapun, baik yang berupa tuntutan maupun pembebanan.

Pasal 1365 KUHPerdota merumuskan bahwa “setiap orang bertanggung jawab tidak hanya untuk kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatannya tapi juga disebabkan oleh kelalaiannya”.

2.5. Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum pada dasarnya bertujuan untuk menjaga keselamatan baik bagi pengusaha angkutan maupun penumpang umum (Konsumen). Secara teknis tercantum dalam Pasal 12

dan pasal 13 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya sebagai berikut :

Pasal 12 berisi :

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilaluinya.
- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri serta import, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 13 berisi sebagai berikut :

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan, wajib uji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat(3) diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Teknis pelaksanaan Pasal 12 dan Pasal 13 tersebut kewenangannya diserahkan kepada pemerintah daerah dengan peraturan daerah masing-masing Kabupaten/Kota.

Dalam pelaksanaannya dibentuk sebuah instansi atau lembaga terkait yang bertugas mengawasi dan melaksanakan undang-undang tersebut. Dalam hal ini pemeriksaan sewaktu-waktu terhadap angkutan umum dapat dilakukan oleh petugas. Hal ini dijamin oleh Pasal 16 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tersebut.

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
- a. pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan;
 - b. pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14, Pasal 18, dan lain-lain yang diperlukan.

Instansi yang secara khusus melayani pengujian kelayakan kendaraan bermotor diserahkan pada Dinas Perhubungan, sedangkan untuk pemeriksanaan di jalan diserahkan kepada Kepolisian..

2.6. Hak dan Kewajiban Pengusaha dan Konsumen

Untuk mengetahui hak dan kewajiban pengusaha angkutan umum, pemakai (konsumen), penulis perlu menguraikan definisi hal-hal tersebut di bawah ini :¹²

1. Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.
2. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan / atau jasa yang tersedia dalam masyarakat baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.
3. Pengusaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia baik sendiri maupun secara bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

¹² Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Revisi, PT. Gramedia Sarana Indonesia, Jakarta, 2006, hal 203

4. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.
5. Asas dan tujuannya adalah perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan serta kepastian hukum.
6. Tanggung jawab pelaku usaha adalah bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan / atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan / atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi sebagaimana dimaksud tersebut di atas dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan / atau jasa yang sejenis atau setara nilainya atau perawatan kesehatan dan / atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu tujuh hari setelah tanggal transaksi. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud tidak menghabiskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya kesalahan ketentuan sebagaimana dimaksud tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.
7. Tujuan perlindungan konsumen adalah :
 - a. Meningkatkan kesadaran kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri
 - b. Mengangkat harkat, martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negatif pemakaian barang dan / atau jasa.

- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam menilai, memilih menentukan dan menuntut hak-hak konsumen.
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum, dan keterbukaan informasi serta akses mendapatkan informasi.
- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga menumbuhkan sikap yang jujur dan tanggung jawab dalam berusaha.
- f. Meningkatkan kualitas barang dan atau jasa, kesehatan kenyamanan dan keamanan keselamatan konsumen.

Setelah mengetahui definisi dari hal-hal tersebut maka dapat diuraikan hak konsumen dan kewajiban serta hak pengusaha dan kewajiban pengusaha. Hak konsumen adalah :¹³

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa.
2. Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang dan atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi dan jaminan yang dijanjikan.
3. Hak atas informasi yang benar dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa.
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan atau jasa yang digunakan.

¹³ Ibid, hal 2004

5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen.
7. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur dan tidak diskriminatif.
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan / atau penggantian apabila barang dan / atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana dengan mestinya.
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang lainnya.

Kewajiban konsumen adalah :¹⁴

1. Membaca dan mengikuti informasi prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan atau jasa, demi keamanan dan keselamatan.
2. Beritikad baik dalam transaksi pemberian barang dan / atau jasa.
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.
4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut..

Hak pengusaha adalah :¹⁵

1. Untuk menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar bayar barang dan / atau jasa yang diperdagangkan.
2. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen dari beritikad tidak baik.

¹⁴ *Ibid*, hal 205

¹⁵ *Ibid*, hal 205

3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen.
4. Hak untuk merehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan / atau barang atas jasa yang diperdagangkan.
5. Hak-hak yang diatur ketentuan peraturan perundangan yang lainnya.

Kewajiban pengusaha adalah :¹⁶

1. Beritikad baik dalam melakukan usahanya.
2. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan / atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan atau perbaikan dan pemeliharaan.
3. Memperlakukan konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
4. Menjamin mutu barang dan / atau jasa yang diproduksi dan / atau jasa yang diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan / atau jasa yang berlaku.
5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan.
6. Memberi kompensasi, ganti rugi atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan pemakaian dan pemanfaatan barang dan/ atau jasa yang diperdagangkan.

¹⁶ *Ibid*, hal 206

7. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Apabila terjadi sengketa antara pengusaha dan konsumen yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa adalah badan penyelesaian sengketa konsumen.¹⁷

2.7. Tindakan terhadap Pelanggaran Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 diberlakukan secara mengikat, sehingga pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku akan mendapatkan sanksi. Peringatan sanksi terhadap pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang berkaitan dengan keselamatan angkutan penumpang umum dan penumpangan umum tersebut dinyatakan dalam Pasal-Pasal sebagai berikut :

Pasal 54 :

Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.0000,- (tiga juta rupiah).

Pasal 56 :

- (1) Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

¹⁷ Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, edisi visi, PT.Gramdeia Media Sarana Indonesia, 2005, hal 203.

- (2) Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 58 :

Barang siapa mengemudikan kendaraan tidak bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda setinggi-tingginya Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dengan demikian menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 memberikan jaminan perlindungan bagi keselamatan angkutan dan penumpang umum secara preventif maupun ketentuan terhadap penanganan atas pelanggaran undang-undang tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisa berbagai peraturan perundang-undangan di bidang angkutan dan keselamatan penumpang atau pemakai (perlindungan konsumen). Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk menganalisa hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat serta menganalisa bagaimana penerapan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam hubungannya dengan upaya pemberian keselamatan penumpang, di Kabupaten Jepara.

3.2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini menggunakan analisis *normatif kualitatif*, yaitu suatu bentuk analisis penelitian yang berusaha untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fenomena-fenomena dan fakta-fakta yang terjadi.¹⁸ Dalam hal ini berupa pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya dalam bidang pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan dalam memberikan keselamatan penumpang, di Kabupaten Jepara.

¹⁸ Ronny Hanitjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1982, hal 15

3.3. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Kabupaten Jepara Propinsi Jawa Tengah, tepatnya pada Dinas Perhubungan serta para penumpang (konsumen) dan pengusaha angkutan.

3.4. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah pihak yang berhubungan dengan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam keselamatan penumpang.

Dari populasi penelitian ini selanjutnya diambil sampel penelitian yang dipandang dapat mewakili populasinya. Adapun sampel penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara yang dipilih berdasarkan jabatan serta kepangkatan sebagai nara sumber.
2. Para pengusaha angkutan di Kabupaten Jepara yang terbagi pada pelayanan beberapa jaring trayek.
3. Para penumpang (konsumen) angkutan umum Kabupaten Jepara pada beberapa jaring trayek yang diambil sebagai sampel.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data, penulis menggunakan cara sebagai berikut :

1. Penelitian Kepustakaan

Bahan yang digunakan dalam penelitian kepustakaan adalah meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.¹⁹

a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, antara lain terdiri dari :

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- 2) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- 6) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

b. Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yang dalam hal ini adalah :

- 1) Peraturan-peraturan daerah yang mengatur tentang angkutan.
- 2) Berbagai bahan kepustakaan berupa buku-buku, makalah dan jurnal yang berkaitan dengan angkutan serta yang berhubungan dengan keselamatan penumpang (perlindungan konsumen).
- 3) Hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan angkutan serta pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu

¹⁹ Sukanto, *Kegunaan Sosiologi Hukum bagi Kalangan Umum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal 14.

Lintas dan Angkutan Jalan khususnya bidang pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang berhubungan dengan keselamatan penumpang.

- c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, kamus bahasa inggris dan sebagainya.

2. Penelitian Lapangan

Data yang dikumpulkan dari penelitian lapangan ini adalah data primer yang didapat langsung dari responden dengan alat penelitian adalah pedoman wawancara, yang dalam hal ini adalah tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan. Wawancara adalah suatu bentuk komunikasi verbal untuk memperoleh informasi dari responden.

3.6. Sumber Data

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dengan cara wawancara bebas terstruktur, yaitu dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara lisan, tanpa terikat suatu susunan pertanyaan terstruktur yang telah dipersiapkan sebelumnya, namun tetap memiliki pedoman yang mengacu serta relevan dengan kerangka dan tujuan penelitian. Hal ini dilakukan dengan tujuan-tujuan untuk memperoleh informasi yang sebanyak-banyaknya tanpa harus melenceng dari tujuan dilakukannya penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari sumber tidak langsung. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dengan melalui studi kepustakaan mengenai peraturan perundang-undangan, buku-buku, literatur-literatur, dokumen-dokumen serta arsip-arsip yang berkaitan dan relevan dengan permasalahan yaitu pengujian kendaraan.

3.7. Analisis Data

Dalam penelitian ini, metode analisis data yang digunakan adalah metode analisis kualitatif. Data yang dikumpulkan secara lengkap dan telah dicek keabsahannya selanjutnya diproses melalui langkah-langkah yang bersifat umum, yaitu :

1. Reduksi data yaitu data yang diperoleh di lapangan ditulis dalam bentuk uraian atau laporan yang terinci. Laporan tersebut direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting dan dicari tema polanya.
2. Mengambil kesimpulan dan verifikasi, yaitu data yang telah terkumpul telah direduksi, kemudian berusaha untuk mencari maknanya kemudian mencari pola, hubungan, persamaan, hal-hal yang sering timbul dan kemudian disimpulkan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Jepara

Wilayah Kabupaten Jepara hampir sebagian besar wilayahnya dapat dilalui oleh angkutan umum . Di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Demak, di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kudus dan di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Pati, sedangkan di sebelah utara berbatasan dengan laut Jawa. Kondisi geografis ini mempunyai dampak yang cukup signifikan untuk darat angkutan jalan bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan perkotaan serta angkutan pedesaan di wilayah Kabupaten Jepara.

Kondisi geografis lain yang ada pada daerah Kabupaten Jepara adalah bahwa wilayahnya sebagian besar merupakan daerah pegunungan. Sebagaimana daerah Jepara yang juga berpotensi pada sentra industri kerajinan mebel ukir, monel, tenun dan keramik, maka wilayah Kabupaten Jepara ini memiliki aktivitas transportasi umum yang cukup besar.

4.2. Trayek Angkutan Umum dan Jumlah Kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara pada akhir tahun 2006, diperoleh bahwa yang menjadi wewenang utama dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dalam kaitannya dengan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah

meliputi : angkutan trayek wilayah perkotaan, angkutan trayek wilayah pedesaan, , angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan Antar Kota Antar Propinsi ((AKAP) yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

TABEL 1

JUMLAH ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN JEPARA

Jenis angkutan umum	Jumlah	Persentase
Bus AKAP	29	3,1
Bus AKDP	320	33,9
Angkutan Perkotaan	213	22,5
Angkutan Pedesaan	383	40,5
Jumlah :	945	100

Sumber data : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Sampai tahun 2007 jumlah Angkutan Jalan Transportasi Darat yang beroperasi di Kabupaten Jepara sebanyak 945 unit armada. Berdasarkan jumlah tersebut menunjukkan bahwa jenis angkutan pedesaan merupakan jenis kendaraan umum penumpang yang memiliki jumlah paling banyak yaitu sebanyak 40,5 % diikuti oleh jumlah kendaraan umum penumpang bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) yaitu sebanyak 33,9% dan angkutan perkotaan sebanyak 22,5% dan terakhir kendaraan umum penumpang bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP).

Secara rinci distribusi rute angkutan umum yang ada di Kabupaten Jepara yang pengawasannya berada di bawah Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

- a. Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP)

Jumlah bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) yang berada dalam pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 2
TRAYEK ANGKUTAN UMUM AKAP DI KABUPATEN JEPARA

Rute	Jumlah	Prosentase
Jepara – Jakarta	29	100
Jumlah :	29	100

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa angkutan umum bus AKAP hanya memenuhi rute Jepara – Jakarta. Sejak bulan Juli 2007 sudah dibuka trayek Jepara – Bandung dan trayek Jepara – Surabaya tetapi sampai penelitian ini belum ada pengusaha angkutan yang berminat.

b. Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP)

Jumlah angkutan umum bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) yang berada dalam pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara secara rinci disajikan pada tabel berikut ini.

TABEL 3

TRAYEK ANGKUTAN UMUM AKDP DI KABUPATEN JEPARA

Rute	Jumlah	Persentase
Jepara - Pati	47	14.7
Jepara - Semarang	50	15.6
Jepara - Demak	103	32.2
Jepara - Kudus	114	35.7
Jepara - Juwana	3	0.9
Jepara - Lasem	3	0.9
Jumlah	320	100.0

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa rute angkutan umum bus AKDP yang paling banyak adalah rute Jepara – Kudus. Berdasarkan data yang diperoleh beberapa trayek dengan rute yang cukup jauh seperti Jepara – Juwana dan Jepara – Lasem memiliki jumlah kendaraan yang masih sedikit.

c. Angkutan Perkotaan.

Banyaknya angkutan umum angkutan perkotaan yang beroperasi di Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 4
TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN JEPARA

Kode Trayek	Rute	Jumlah (sesuai ijin)	Panjang rute(km)
K.01	Jepara - Mulyoharjo - Bandengan	10	12
K.02	Jepara - Tahunan – Ngabul	43	10
K.03	Jepara - Mantingan - Ngabul	26	11
K.04	Jepara - Tegalsambi - Semat	9	8
K.05	Jepara - Pekeng – Batealit	21	13
K.06	Jepara - Kecapi – Lebak	18	13
K.07	Jepara - Kuwasen – Lebak	15	13
K.08	Jepara - Kuwasen - Kedungcino	6	13
K.09	Jepara - Tahunan - Kecapi - Lebak	8	11
K.10	Jepara - Demeling - Sumawal	5	8
K.11	Jepara - Mulyoharjo - Bulungan - Lebak	21	12
K.12	Jepara - Mulyoharjo - Kecapi - Bawu - Ngabul	11	14
K.13	Jepara - Gudang Sawo - Pr. Bukit Asri	14	10
K.14	Pekeng - Batealit – Ngabul	6	10
	Jumlah	213	

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa rute angkutan umum angkutan kota yang beroperasi di Kabupaten Jepara paling banyak adalah rute Jepara – Tahunan – Ngabul. Hal ini disebabkan karena rute tersebut melalui lokasi-lokasi yang padat penduduk dan beberapa lokasi pelayanan umum yang

sering dikunjungi oleh banyak orang. Kecuali trayek K.14 yaitu jurusan Pekeng –Batealit – Ngabul, trayek lainnya melalui terminal Kota Jepara.

d. Angkutan Pedesaan

Jumlah angkutan umum angkutan pedesaan yang berada dalam pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara secara rinci disajikan pada tabel berikut ini.

TABEL 5

TRAYEK ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN JEPARA

Kode Trayek	Rute	Jumlah (Sesuai ijin)	panjang rute(Km)
D.01	Jepara - Bangsri - Kelet - Sambungoyot – Karang Sari	-	42
D.02	Jepara - Bangsri – Kelet	75	37
D.03	Jepara - Pecangaan - Gotri - Welahan	13	27
D.04	Jepara - Pecangaan - Mayong - Welahan	-	2
D.05	Jepara - Pecangaan - Mayong - Duren	-	30
D.06	Jepara - Moryolobo - Sreni	-	30
D.07	Jepara – Krasak - Plajan - Lebak	16	15
D.08	Jepara - Sinanggul - Slagi - Guyangan	-	14
D.09	Bangsri - Keling - Tubanan - Watuaji	-	15
D.10	Bangsri - Lebak - Tahunan	-	20
D.11	Jepara - Mlonggo - Duren	28	15
D.12	Jepara - Suwawal - Lebak - Bangsri	17	31
D.13	Bangsri - Kancilan - Tubanan - Kaliaman	-	13
D.14	Jepara - Senenan - Batealit - Pecangaan	19	23
D.15	Jepara - Ngabul - Ngasem - Raguklampitan – Pecangaan	19	28
D.16	Pecangaan - Pancur - Mayong - Ketilang – Welahan	23	28
D.17	Jepara - Kedung - Pecangaan	65	17
D.18	Bangsri - Kaligarang - Cepogo - Bucu	-	17
D.19	Bangsri - Lebak - Batealit - Pecangaan	20	18
D.20	Ngabul - Tugu Munyuk - Panggung - Surodadi - Kd. Malang	11	17
D.21	Daren - Nalumsari - Pringtulis - Mayong -	13	17

D.22	Paren - Welahan Bategede - Ngetuk - Tunggul Pandean - Mayong Paren - Welahan	10	22
D.23	Psr. Kalinyamatan - M. Gading - Guwosobokerto - Kr. Anyar - Ujung Pandan	18	12
D.24	Psr. Kalinyamatan - Margoyoso - B. Putih - Damarjati - Geneng - Raguklampitan - Ngabul	15	17
D.25	Pungkruk - Suwawal - Klapan - Slagi - Kawak - Plajan (Ps. Suwaluh)	10	18
D.26	Mlonggo - Sekuro - Jambu Timur - Kawak Guyangan - Kepuk - Plajan (Ps. Ssuwaluh)	11	13
Jumlah		383	

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa rute angkutan umum angkutan pedesaan yang beroperasi di Kabupaten Jepara paling banyak adalah rute Jepara – Kedung – Pecangaan. Beberapa trayek dalam keadaan kosong karena belum ada pengusaha angkutan yang berminat terhadap trayek tersebut.

Dari data-data tersebut menunjukkan bahwa jumlah angkutan penumpang umum yang wajib mengikuti pelaksanaan pengujian dibawah kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara memiliki jumlah yang cukup besar.

Secara umum untuk jenis angkutan umum perkotaan menggunakan mobil stasiun wagon dengan kapasitas penumpang sebanyak 12 orang. Sedangkan untuk angkutan pedesaan dan bus Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) kapasitas penumpangnya bervariasi dari 13 hingga 26 penumpang.

Kondisi demikian menunjukkan bahwa jumlah penumpang yang dapat diangkut oleh angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Jepara cukup besar. Hal ini memerlukan pengawasan yang baik oleh pihak Dinas Perhubungan untuk memberikan perhatian pada keselamatan dan kenyamanan penumpang kendaraan umum melalui wajib uji kelaikan.

4.3. Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum di Kabupaten Jepara

4.3.1. Petugas Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum

Di Kabupaten Jepara pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Hal ini telah memenuhi ketentuan yang berlaku sebagaimana dijelaskan pada Pasal 132 ayat (2), Pasal 133, Pasal 134, Pasal 135 dan Pasal 136. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993.

Pasal 132 ayat (2) menjelaskan bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor adalah merupakan tanggung jawab pemerintah. Dalam hal ini Dinas Perhubungan yang ditunjuk oleh Pemerintah sebagai satu-satunya lembaga yang diberi wewenang untuk melakukan pengujian kelaikan bagi kendaraan umum.

Petugas di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara juga sudah memiliki spesifikasi sebagaimana disyaratkan dalam pasal 133, pasal 134, pasal 135 dan pasal 136 dimana petugas Dinas Perhubungan sebagai pelaksana teknis pengujian kendaraan dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis. Kelengkapan peralatan pengujian juga dimiliki oleh Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan pengujian kelaikan kendaraan bermotor . Jumlah petugas pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang ada pada Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara disajikan pada tabel berikut ini:

TABEL 6
PEGAWAI DINAS PERHUBUNGAN DAN PELAKSANA PENGUJIAN
KELAIKAN KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM

Bidang / Bagian	Jumlah	Persentase
Tata Usaha	5	9.8
Pengembangan Sistem Perhubungan	4	7.8
Sub Din Perhubungan Laut	7	13.7
Sub Din Perhubungan Darat	27	52.9
Sub Din Operasional	8	15.7
Jumlah	51	100.0

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara, 2007

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa pada Sub Din Perhubungan Darat memiliki jumlah personil yang paling banyak yaitu sebanyak 27 orang atau 52,9%. Jumlah tersebut secara lebih rinci untuk bagian pengujian adalah terdiri dari 12 orang pegawai yang semuanya sudah memiliki sertifikat penguji nasional. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan pengujian kelaikan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara dilaksanakan oleh tenaga yang sudah memiliki kualifikasi teknis sesuai standar dalam pelaksanaan pengujian kelaikan jalan kendaraan bermotor.

Selain itu dalam pelaksanaannya, tindakan operasi terhadap pelanggaran pengujian sebagai langkah preventif juga dilakukan oleh Kepolisian setempat, dalam hal ini polisi memiliki wewenang untuk menghentikan kendaraan bermotor di jalan dan mengecek keabsahan keterangan lolos uji maupun laik jalan.

4.3.2. Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum

Syarat kewajiban setiap kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum secara jelas diatur oleh Pasal 12 dan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 14 tahun

1992. Secara rinci pasal 12 mengatur mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dan pasal 13 mengatur pengujian kendaraan bermotor.

Adapun isi dari Pasal 12 dan Pasal 13 adalah sebagai berikut :

Pasal 12

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri serta diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 13

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan/atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 148 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun

1993 disebutkan bahwa setiap kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib melakukan uji berkala kelaikan jalan secara berkala. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor bagi setiap kendaraan dilakukan setiap 6 bulan sekali.

Sebagai implementasi dari ketentuan wajib uji tersebut dapat diketahui data mengenai jumlah kendaraan bermotor wajib uji dan yang telah diuji oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara selama tahun 2003 hingga tahun 2007 adalah sebagai berikut :

TABEL 7
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR WAJIB UJI DI KABUPATEN JEPARA

No	Jenis	2003	2004	2005	2006	2007
1	Mobil penumpang umum	111	140	150	279	284
2	Bus umum	739	787	810	808	787
3	Bus bukan umum	41	60	70	76	60
4	Mobil barang umum	79	74	79	78	65
5	Mobil barang bukan umum	7989	8611	9015	9550	9642
	Jumlah	8959	9672	10124	10791	10838

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Dari tabel 7, secara khusus dapat diketahui jumlah kendaraan mobil penumpang umum dan bus umum di Kabupaten Jepara, menunjukkan bahwa kedua jenis obyek wajib uji tersebut menempati urutan kedua dan ketiga dari obyek wajib uji setelah mobil barang bukan umum. Hal ini menunjukkan bahwa mobil penumpang umum dan bus umum merupakan obyek wajib uji yang cukup besar pada Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

Dalam pelaksanaannya jumlah kendaraan yang melakukan pengujian di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara selama tahun 2003 sampai dengan 2007 diperoleh data sebagai berikut :

TABEL 8
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR YANG MELAKUKAN PENGUJIAN
DI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN JEPARA

No	Jenis	2003	2004	2005	2006	2007
1	Mobil penumpang umum	200	217	224	328	511
2	Bus umum	1509	1523	1591	1340	1548
3	Bus bukan umum	14232	16083	16777	15104	17351
	Jumlah	15941	17823	18592	16772	19410

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Dari Tabel 7 dan Tabel 8, dapat diketahui bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang dilakukan oleh Dinas

Perhubungan Kabupaten Jepara lebih besar dari jumlah kendaraan yang wajib uji. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat kendaraan penumpang yang berasal dari luar wilayah Kabupaten Jepara yang melakukan pengujian di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

Pelaksanaan pengujian kelaikan jalan bagi kendaraan yang berasal dari luar Daerah Kabupaten Jepara tersebut tidak bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993, karena Pasal 154 dan Pasal 156 menentukan sebagai berikut ini:

Pasal 154 :

- (1) Jumlah pelaksana pengujian berkala di suatu daerah, ditetapkan berdasarkan lokasi
- (2) Tempat pelaksanaan pengujian berkala ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Suatu daerah yang hanya memiliki jumlah kendaraan wajib uji relatif sedikit dibandingkan dengan luas daerah yang harus dilayani, dan/atau karena kondisi geografisnya tidak memungkinkan kendaraan dari satu tempat mencapai tempat pelaksanaan pengujian, pelaksanaan pengujian dapat dilakukan dengan menggunakan unit pengujian keliling.

Pasal 156 :

- (1) Setiap tempat pelaksanaan pengujian harus memiliki tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis
- (2) Jumlah dan tingkat kualifikasi teknis tenaga penguji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus sebanding dengan banyaknya peralatan uji, jumlah kendaraan wajib uji dan kondisi geografis maupun luas wilayah yang dilayani.

Berdasarkan Pasal 154 menunjukkan bahwa pelaksanaan pengujian kelaikan kendaraan bermotor kendaraan penumpang umum dapat melakukan uji kelaikan di luar wilayah pendaftaran kendaraan bermotor tersebut. Kondisi demikian memungkinkan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dapat melayani uji kelaikan dari daerah lain khususnya wilayah sekitar Kabupaten Jepara.

4.3.3. Biaya Pengujian

Setiap pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dikenai biaya pengujian. Dasar hukum penerapan biaya pengujian kendaraan bermotor dan besarnya retribusi yang dibebankan secara berurutan adalah :

- a. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- b. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.
- c. Peraturan Daerah Kabupaten Jepara Nomor 8 Tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.
- d. Peraturan Daerah Kabupaten Jepara Nomor 2 Tahun 2005 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Jepara Nomor 8 Tahun 2001 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.

Adapun struktur dan besarnya tarif retribusi daerah pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

- a. Biaya pengujian

- Mobil penumpang umum	Rp. 25.000
- Bus, mobil barang dan kendaraan khusus	Rp. 30.000
- Kereta gandengan	Rp. 23.000
- b. Tanda uji berkala, baut, kawat dan segel Rp. 5.000
- c. Buku uji berkala Rp 6.000

4.3.4. Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum Sebagai Upaya Pemberian Keselamatan Penumpang

Pengujian yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dimaksudkan memberikan informasi yang jelas kepada penumpang bahwa kendaraan penumpang umum tersebut sebagai pemberi jasa angkutan yang dapat memberikan kenyamanan ditinjau dari kondisi kendaraan. Dalam hal ini sesuai dengan ketentuan yang digariskan dalam Pasal 150 dan Pasal 168 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 maka sebagai hasil dari proses uji kelaikan akan diberikan buku uji yang berisi sebagai berikut: :

- a. Nomor uji kendaraan.
- b. Nama pemilik.
- c. Alamat pemilik
- d. Merek.tipe.
- e. Jenis.
- f. Tahun pembuatan/perakitan.
- g. Isi silinder
- h. Daya motor penggerak
- i. Nomor rangka landasan kendaraan bermotor.
- j. Berat kosong kendaraan.
- k. Jumlah berat yang diperbolehkan dan atau jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan untuk mobil barang dan mobil bus.

- l. Jumlah berat yang diizinkan dan atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk mobil barang dan mobil bus.
- m. Konfigurasi sumbu roda.
- n. Ukuran ban teringan.
- o. Kelas jalan terendah yang boleh dilalui.
- p. Ukuran utama kendaraan.
- q. Daya angkut.
- r. Masa berikutnya.
- s. Bahan bakar yang digunakan.
- t. Kode wilayah pengujian.

Selain buku uji, maka setiap kendaraan yang lolos uji akan diberi tanda samping yang berisi informasi mengenai :

- a. Berat kosong kendaraan.
- b. Jumlah berat yang diperbolehkan dan jumlah berat yang diizinkan untuk kendaraan bermotor tunggal.
- c. Jumlah berat yang diperbolehkan, jumlah berat yang diizinkan, dan jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk kendaraan bermotor yang dirangkaikan dengan kereta tempelan atau kereta gandengan.
- d. Daya angkut orang dan barang.
- e. Masa berlaku uji kendaraan.
- f. Kelas dan jalan terendah yang boleh dilalui.

Informasi dari hasil uji berkala juga ditampilkan dalam bodi kendaraan bermotor untuk memberikan informasi kepada calon penumpang mengenai

kelaikan kendaraan yang bersangkutan, sehingga penumpang bisa langsung dapat mengetahuinya.

Wewenang yang diberikan kepada Dinas Perhubungan sebagai penerapan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menunjukkan cara preventif untuk menghindari hal-hal yang dapat merugikan penumpang. Beberapa tindakan preventif yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara antara lain :

- a. Pembatasan tahun produksi kendaraan penumpang umum.

Untuk menghindari kondisi kendaraan yang dapat mengancam keselamatan penumpang, maka kendaraan angkutan penumpang umum yang masih boleh beroperasi adalah produksi tahun 1985 atau lebih. Penerapan atas hal ini adalah telah diberlakukannya peremajaan trayek dengan tidak memperbolehkan angkutan umum yang lama dan diperbarui dengan angkutan umum baru

Jumlah peremajaan trayek yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara selama tahun 2003 – 2007 adalah sebagai berikut :

TABEL 9
JUMLAH PEREMAJAAN TRAYEK DI KABUPATEN JEPARA

No	Tahun	Jumlah trayek yang diremajakan
1	2003	12
2	2004	16
3	2005	14
4	2006	19
5	2007	28

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

- b. Melaksanakan razia terhadap kendaraan angkutan penumpang umum.

Tindakan ini biasanya dilakukan dalam bentuk operasi bersama antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resort atau Kepolisian Sektor. Pelaksanaan razia ini dimaksudkan untuk memberi efek jera kepada pelanggar undang-undang mengenai pelaksanaan pengujian kendaraan tersebut. Pemberian denda terhadap pelanggaran diberikan kepada pelanggar.

4.3.5. Tindakan terhadap Pelanggaran

Sebagai sebuah peraturan yang mengikat, maka Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 merupakan dasar hukum yang kuat terhadap pelanggaran dari ketentuan yang diberlakukan. Dalam hal ini pihak Dinas Perhubungan sebagai penerima wewenang pelaksana pengujian dapat memberikan penetapan pelanggaran kepada pihak-pihak yang tidak melaksanakan ketentuan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Pasal 54 Undang-Undang Nomor. 14 Tahun 1992 memberikan ketentuan bahwa barangsiapa yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak

sesuai dengan kelas jalan dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan secara aktif melakukan razia rutin terhadap pelaku usaha angkutan penumpang umum untuk memberikan efek jera kepada pelaku usaha yang tidak mematuhi undang-undang yang berlaku.

4.3.6. Hambatan dalam Pelaksanaan Pengujian

Dalam pelaksanaannya, pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara masih terdapat hambatan. Beberapa identifikasi hambatan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Keterbatasan jumlah penguji

Keterbatasan jumlah penguji yang bersertifikat menjadi kendala utama dalam pelaksanaan pengujian. Hal ini nampak dari ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan yang harus diuji dengan jumlah pengujinya.

Perhitungan jumlah tanggungan kendaraan yang harus diuji oleh setiap petugas dapat dihitung sebagai berikut :

$$\begin{aligned} & \text{Jumlah kendaraan wajib uji setiap tahun} \\ = & \frac{\text{Jumlah kendaraan wajib uji setiap tahun}}{\text{Hari kerja setiap tahun}} \\ \text{Contoh tahun 2007} & \quad \frac{10838 \text{ kendaraan}}{225 \text{ hari}} = 48,17 \text{ kendaraan / hari} \end{aligned}$$

Jika rata-rata untuk setiap kendaraan memerlukan pemeriksaan selama 1 jam maka waktu yang dibutuhkan untuk pemeriksaan tersebut setara dengan 2 hari apabila dilakukan oleh satu orang petugas. Namun jika seluruh petugas (12

orang) bekerja pada periode waktu yang sama maka setiap orang akan menangani 4 kendaraan setiap harinya.

Namun dalam kenyataannya setiap pemeriksaan kendaraan tidak dapat dilakukan oleh hanya seorang petugas. Hal ini menunjukkan keterbatasan jumlah penguji.

(2) Keterbatasan sarana dan prasarana .

Keterbatasan jumlah sarana dan prasarana juga menjadi kendala dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Hal ini dikarenakan peralatan pengujian yang terbatas dapat menjadi kurang optimalnya pemeriksaan oleh petugas.

(3) Kekurangdisiplinan petugas dan pengangkut.

Sebagai salah satu kendala yang sulit untuk diatasi justru berasal dari faktor manusia, ini disebabkan karena budaya disiplin yang sulit untuk ditegakkan.

4.3.7. Kecelakaan yang Terjadi Akibat Pelanggaran Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum

Terjadinya kecelakaan tersebut bisa disebabkan oleh faktor kelalaian pengemudi atau pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang dilaksanakan dengan tidak benar. Hal ini bukan menjadi permasalahan yang akan diungkap dalam penelitian ini.

Satu catatan mengenai angka kecelakaan angkutan penumpang umum yang terjadi di Kabupaten Jepara selama tahun 2003 – 2007 disajikan sebagai berikut :

TABEL 10
JUMLAH KECELAKAAN YANG MELIBATKAN ANGKUTAN
PENUMPANG UMUM DI WILAYAH KABUPATEN JEPARA
TAHUN 2003 - 2007

Tahun	Jumlah
2003	2
2004	3
2005	3
2006	3
2007	4

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara

Tabel 10 menunjukkan bahwa setiap tahun terjadi peningkatan kecelakaan yang melibatkan angkutan penumpang umum. Dari data yang diperoleh penyebab kecelakaan angkutan penumpang umum terkait dengan tidak layak nya kondisi angkutan penumpang umum. Penyebab terbanyak adalah rem tidak berfungsi, kendaraan terguling dan kurang hati-hatian pengemudi.

4.4. Penilaian Subyektif terhadap Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum di Kabupaten Jepara

Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 pada dasarnya bertujuan untuk menjaga keselamatan baik bagi pengusaha angkutan maupun penumpang .

Banyak orang tidak menyadari bagaimana pelanggaran hak-hak penumpang dilakukan secara sistematis oleh kalangan pengusaha angkutan, dan cenderung mengambil sikap tidak ingin terjadi masalah.

Hukum perjanjian yang berlaku selama ini menentukan adanya kesamaan posisi tawar diantara para pihak, namun dalam kenyataannya asumsi yang ada tidaklah mungkin terjadi apabila perjanjian yang dibuat antara pelaku usaha dengan penumpang. Penumpang pada saat membuat perjanjian dengan pengusaha angkutan posisi tawarnya menjadi rendah, oleh karena itu diperlukan peran dari negara untuk menjadi penyeimbang ketidaksamaan posisi tawar ini melalui undang-undang. Tetapi peran penumpang yang berdaya juga harus terus menerus dikuatkan dan disebarluaskan.

Kendala yang cukup mengganjal adalah pandangan dan ketidakpedulian masyarakat kita terhadap produk hukum atau undang-undang. Apalagi kalau menyangkut aturan yang jarang dijumpai dalam keseharian. Ditambah dengan kesalahkaprahan yang telah berlangsung sangat lama, jadilah anggapan bahwa undang-undang itu sekadar produk tertulis yang tidak harus menjadi rujukan utama, karena setiap kesalahan dan pelanggaran bisa diselesaikan "di bawah meja". Hal lain adalah kebiasaan tidak tertib, termasuk membiarkan tetap berlangsungnya ketidaktertiban itu.

Meskipun pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum sudah dilaksanakan ketat sekali bersamaan dengan adanya pemantauan dan razia terhadap pelanggaran, namun dalam kenyataannya penumpang sendiri masih seringkali merasa dirugikan oleh pihak pengusaha angkutan.

Penelitian yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara terhadap 100 penumpang angkutan umum di terminal angkutan umum di Kabupaten Jepara mengenai keluhan-keluhan yang masih dirasakan mereka dalam menggunakan angkutan penumpang umum adalah sebagai berikut :

TABEL 11
KELUHAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM

Jenis keluhan	Jumlah	Persentase
Kapasitas melebihi target pada jam sibuk	65	65
Angkutan mogok dan dioper ke angkutan lain	19	19
Kerusakan barang karena berdesakan	16	16

Sumber : Data primer

Beberapa keluhan tersebut nampaknya menjadi gambaran bahwa pelaksanaan pengujian kelaikan bagi angkutan penumpang, tidak serta merta dapat menghapuskan berbagai permasalahan yang memberikan keselamatan pada penumpang. Berbagai faktor dapat menjadi kendala dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam memberikan upaya perlindungan keselamatan penumpang .

Evaluasi terhadap pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam hal ini didekati dari kalangan pengusaha sebagai pengusaha angkutan dan Dinas Perhubungan sebagai otoritas yang berwenang terhadap pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Data primer dari pihak-pihak yang terkait langsung ,digunakan untuk mengamati sesuai tidaknya prosedur pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang tersebut telah dilakukan.

4.4.1. Penilaian Petugas Dinas Perhubungan mengenai Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum dan Hambatan yang Menyertainya

Dinas Perhubungan memegang otoritas dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Hal ini memberikan implikasi bahwa keberhasilan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum akan sangat tergantung pada implementasinya di lapangan oleh petugas. Keberhasilan penerapan peraturan tersebut juga ditentukan oleh ketepatan dan kesesuaian pelaksanaan pengujian kendaraan tersebut oleh petugas. Dasar hukum pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemahaman terhadap pelaksanaan undang-undang tersebut merupakan hal mendasar yang harus dimiliki oleh petugas Dinas Perhubungan. Implementasi yang salah terhadap undang-undang tersebut dapat merugikan penumpang, pengusaha angkutan ataupun negara.

Kecelakaan dapat disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor alam/cuaca maupun faktor kondisi jalan. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dalam hal ini bertujuan untuk meminimalisasi kecelakaan dengan upaya preventif menanggulangi kecelakaan yang dapat disebabkan oleh faktor kendaraan.

1. Kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang telah dilakukan di wilayah Kabupaten Jepara dalam menanggulangi kecelakaan adalah sebagai berikut :

TABEL 12
KEMAMPUAN PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	6	60
Kadang-kadang	4	40
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 2-3)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa sebagian besar petugas (60 %) menyatakan bahwa pengujian kendaraan sebagai upaya untuk menanggulangi kemungkinan terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan, sedangkan 40% lainnya menyatakan bahwa pelaksanaan tersebut hanya kadang-kadang saja dapat menanggulangi kecelakaan. Kesadaran akan masih banyaknya faktor lain selain kondisi kendaraan merupakan alasan mengenai bahwa pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum hanya merupakan salah satu upaya penanggulangan kecelakaan dan hal tersebut sudah dilakukan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara yang berarti upaya pemberian perlindungan keselamatan pada penumpang atau pemakai jasa angkutan sudah dapat dilaksanakan.

2. Kesesuaian pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dengan batas waktu yang ditentukan.

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai kesesuaian pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang telah dilakukan di wilayah Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 13
KESESUAIAN PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM DENGAN
BATAS WAKTU YANG DITENTUKAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	3	30
Kadang-kadang	7	70
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 4)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa sebagian besar petugas (70 %) menyatakan masih banyak pengusaha angkutan yang tidak tepat waktu dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Hal ini merupakan salah satu bentuk pelanggaran terhadap peraturan. Hasil ini juga mengindikasikan bahwa masih ada kekurangsadaran pengusaha angkutan dalam kepatuhannya terhadap peraturan.

Berdasarkan penilaian dari petugas diperoleh bahwa terdapat 0% - 10% kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang melakukan pelanggaran terhadap pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

3. Keberadaan sanksi atas pelanggaran pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai penerapan sanksi atas pelanggaran pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang telah dilakukan di wilayah Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 14
SANKSI ATAS PELANGGARAN PELAKSANAAN
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG
KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 5-7)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa seluruh petugas (100 %) menyatakan telah menerapkan sanksi hukum atas pelanggaran terhadap pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Namun demikian bentuk sanksi yang diberikan bervariasi sebagaimana jenis pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang diberikan berupa denda. .

4. Keberadaan sanksi terhadap kendaraan tidak laik operasional.

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai penerapan sanksi atas kendaraan yang tidak laik operasional penumpang adalah sebagai berikut

TABEL 15
SANKSI TERHADAP KENDARAAN TIDAK LAIK
OPERASIONAL YANG BEROPERASI

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 8-10)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa seluruh petugas (100 %) menyatakan telah diterapkannya sanksi hukum atas pelanggaran terhadap kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum yang tetap beroperasi meskipun dinyatakan tidak laik operasi. Sanksi yang diberikan berupa pencabutan ijin operasional .

5. Keberadaan sanksi terhadap kendaraan yang tidak memenuhi kelengkapan fisik sesuai standar pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai penerapan sanksi atas kendaraan yang tidak memenuhi kelengkapan fisik sesuai standar uji adalah sebagai berikut :

TABEL 16
SANKSI TERHADAP KENDARAAN YANG TIDAK
MEMENUHI KELENGKAPAN FISIK SESUAI STANDAR UJI

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 11-14)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa seluruh petugas (100,0%) menyatakan telah menerapkan sanksi hukum atas

pelanggaran terhadap kendaraan penumpang umum yang tidak memenuhi kelengkapan fisik sesuai dengan standar uji. Dalam hal ini sanksi yang diberikan adalah kewajiban pengusaha angkutan umum untuk memperbaiki, melengkapi, dan menyempurnakan kondisi kendaraan dalam batas waktu tertentu.

6. Pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum saat pelaksanaan pengujian.

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai penerapan standar pembatasan tahun pembuatan kendaraan penumpang kendaraan umum saat pelaksanaan pengujian kendaraan adalah sebagai berikut :

TABEL 17
PEMBATASAN TAHUN PEMBUATAN KENDARAAN
PENUMPANG KENDARAAN UMUM YANG BERLAKU PADA
PELAKSANAAN PENGUJIAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 15-18)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa seluruh petugas (100 %) menyatakan telah menerapkan pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum untuk mengikuti pengujian. Hal ini disebabkan bahwa ketentuan dasar dari wajib uji adalah angkutan umum keluaran tahun tertentu. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari kemungkinan besar kerusakan kendaraan keluaran tahun lama .

7. Prosentase pelanggaran pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum saat pelaksanaan pengujian .

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai prosentase pelanggaran pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum saat pelaksanaan pengujian kendaraan adalah sebagai berikut :

TABEL 18
PROSENTASE PELANGGARAN TAHUN PEMBUATAN
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM YANG BERLAKU SAAT PELAKSANAAN
PENGUJIAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	3	30
Kadang-kadang	7	70
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 19-22)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa sebagian besar petugas (70 %) menyatakan masih cukup banyak pelanggaran pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum . Berdasarkan penilaian dari petugas diperoleh bahwa prosentase pelanggaran 0% - 25%. Hal ini menunjukkan bahwa masih ada pengusaha angkutan yang belum memiliki kesadaran untuk mematuhi peraturan

8. Hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai adanya hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 19
HAMBATAN DALAM PELAKSANAAN PENGUJIAN
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	4	40
Kadang-kadang	6	60
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 23-24)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa 60 % petugas menyatakan adanya hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di wilayah Kabupaten Jepara. Salah satu hambatan yang dinilai masih ada adalah pelaksanaan pengujian yang tidak prosedural dapat menjadi hambatan atas keberhasilan pelaksanaan pengujian kendaraan penumpang umum.

9. Kemampuan Dinas Perhubungan dalam mengatasi hambatan saat pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum..

Penilaian dari 10 orang petugas mengenai adanya kemampuan dinas dalam mengatasi hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 20
KEMAMPUAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM
MENGATASI HAMBATAN PELAKSANAAN PENGUJIAN
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007 (Pertanyaan No. 25)

Berdasarkan tanggapan dari responden petugas menunjukkan bahwa seluruh petugas (100 %) menyatakan adanya kemampuan Dinas Perhubungan untuk mengatasi semua hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di wilayah Kabupaten Jepara.

4.4.2. Penilaian Pengusaha Angkutan Umum mengenai Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor Penumpang Kendaraan Umum terhadap Aspek Positif dan Aspek Negatif yang Menyertainya

Subyek penelitian terhadap pengusaha angkutan umum diperoleh dari 10 orang pengusaha. Hasil survei dari penyebaran kuesioner diperoleh hasil sebagai berikut :

1. Kesetujuan terhadap pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan

Kewajiban pengujian setiap unit kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dapat dinilai secara negatif oleh pengusaha angkutan. Hal ini terkait dengan pengeluaran atau biaya pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum, maupun kerugian atas waktu yang disisihkan

untuk melakukan pengujian. Namun demikian dengan pertimbangan biaya yang lebih besar jika terjadi kelalaian karena ketidaklaikan sebuah kendaraan penumpang untuk beroperasi yang menyebabkan kecelakaan dapat menjadi pertimbangan pengusaha untuk tetap melaksanakan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum. Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 21
KESETUJUAN RESPONDEN MENGENAI PELAKSANAAN
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG
KENDARAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100
Kadang-kadang	0	0
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum mengenai pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum menunjukkan bahwa semua pengusaha (100%) menyatakan setuju atas dilaksanakannya pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

2. Keberatan terhadap kewajiban mengikuti pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum

Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 22
KEBERATAN TERHADAP KEWAJIBAN MENGIKUTI
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG
KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	1	10
Kadang-kadang	0	0
Tidak	9	90
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum mengenai keberatan atas pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha menyatakan tidak keberatan atas kewajiban melakukan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

3. Keinginan untuk melaksanakan peraturan yang berlaku.

Undang-undang yang diterapkan bersifat mengikat dengan adanya unsur paksaan dalam implementasinya. Kesadaran dari setiap orang yang memiliki kriteria sebagaimana disebutkan berdasarkan undang-undang tersebut akan sangat diperlukan untuk keberhasilan pelaksanaan undang-undang. Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai keinginan untuk pelaksanaan undang-undang adalah sebagai berikut :

TABEL 23
TUJUAN MELAKSANAKAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	7	70
Kadang-kadang	2	20
Tidak	1	10
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha dalam melaksanakan pengujian ini dikarenakan adanya keinginan untuk melaksanakan peraturan yang berlaku.

4. Keinginan untuk memberikan perlindungan keselamatan pada penumpang.

Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan umum mengenai keinginan untuk melindungi keselamatan pada penumpang melalui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 24
TUJUAN MELAKSANAKAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM KARENA
INGIN MEMBERIKAN PERLINDUNGAN KESELAMATAN
PADA PENUMPANG

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	9	90
Kadang-kadang	0	0
Tidak	1	10
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha dalam melaksanakan pengujian

kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum bertujuan untuk memberikan perlindungan keselamatan kepada penumpang.

5. Keinginan untuk memberikan perlindungan keamanan pada kendaraan

Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan umum mengenai keinginan untuk melindungi keamanan pada kendaraan melalui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 25
TUJUAN MELAKSANAKAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM KARENA
INGIN MEMBERIKAN PERLINDUNGAN KEAMANAN
KENDARAAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	9	90
Kadang-kadang	0	0
Tidak	1	10
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah bertujuan untuk memberikan perlindungan keamanan kepada kendarannya.

6. Keterpaksanaan dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan umum mengenai keterpaksaan dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 26
KETERPAKSAAN MELAKSANAKAN PENGUJIAN
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	3	30
Kadang-kadang	0	0
Tidak	7	70
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha menyatakan tidak ada keterpaksaan dari pengusaha angkutan umum dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

7. Kesesuaian prosedur pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

Penilaian dari 10 orang pengusaha angkutan umum mengenai kesesuaian prosedur pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 27
KESESUAIAN PROSEDUR PELAKSANAAN PENGUJIAN
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN
UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	9	90
Kadang-kadang	0	0
Tidak	1	10
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha menyatakan bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum sudah sesuai dengan prosedur yang berlaku sebagaimana dituliskan dalam buku panduan uji.

8. Kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam memberikan perlindungan keselamatan penumpang.

Meskipun penerapan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dilaksanakan, namun kecelakaan angkutan umum dapat juga terjadi karena faktor manusia . Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam memberikan perlindungan keselamatan penumpang adalah sebagai berikut

TABEL 28
PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
PENUMPANG KENDARAAN UMUM DALAM MEMBERIKAN
PERLINDUNGAN KESELAMATAN PENUMPANG

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	9	90
Kadang-kadang	1	10
Tidak	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha menyatakan bahwa pelaksanaan wajib

uji kendaraan penumpang kendaraan umum sudah dapat memberikan perlindungan keselamatan penumpang

9. Kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam memberikan perlindungan keamanan kendaraan.

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan dalam memberikan perlindungan keamanan kendaraan adalah sebagai berikut :

TABEL 29
PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
PENUMPANG KENDARAAN UMUM DAPAT MEMBERIKAN
PERLINDUNGAN KESELAMATAN KENDARAAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	9	90,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	1	10,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 90% pengusaha menyatakan bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum sudah dapat memberikan perlindungan keselamatan pada kendaraan.

10. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum dalam waktu yang ditentukan.

Setiap kendaraan umum akan terpasang batas waktu uji kendaraan umum. Keterlambatan waktu uji akan dikenakan denda. Penilaian dari 10 orang

pengusaha mengenai batas waktu pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum adalah sebagai berikut :

TABEL 30
BATAS WAKTU PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	0	0,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa seluruh pengusaha menyatakan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum sudah dilakukan sesuai dengan batas waktu yang ditentukan.

11.Sanksi jika melanggar batas waktu uji

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai keberadaan sanksi jika waktu uji kendaraan tidak dilakukan sesuai dengan batas waktu yang ditentukan adalah sebagai berikut :

TABEL 31
SANKSI JIKA MELANGGAR BATAS WAKTU UJI

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	0	0,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa seluruh pengusaha menyatakan jika pelaksanaan

pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum tidak dilakukan sesuai dengan batas waktu yang ditentukan akan mendapatkan sanksi berupa denda.

12.Sanksi jika kendaraan tidak laik operasi

Dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum , kelaikan jalan setiap kendaraan menjadi penilaian utama dalam pengujian. Jika kelayakan jalan tidak terpenuhi maka kendaraan tidak boleh dioperasikan. Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai keberadaan sanksi jika kendaraan tidak laik operasional adalah sebagai berikut :

TABEL 32
SANKSI JIKA KENDARAAN TIDAK LAIK OPERASIONAL

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	7	70,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	3	30,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha menyatakan jika dalam pengujian kelaikan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum tidak memenuhi syarat maka kendaraan diberi sanksi berupa pencabutan ijin operasional.

13. Sanksi jika kendaraan tidak mempunyai kelengkapan fisik sesuai dengan standar pengujian.

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai keberadaan sanksi jika kendaraan tidak mempunyai kelengkapan fisik sesuai dengan standar pengujian adalah sebagai berikut :

TABEL 33
SANKSI JIKA KENDARAAN TIDAK MEMPUNYAI
KELENGKAPAN FISIK SESUAI STANDAR PENGUJIAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	10	100,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	0	0,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa seluruh pengusaha menyatakan jika dalam pengujian kelaikan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum tidak memenuhi kelengkapan fisik kendaraan sesuai dengan standar maka akan diberi sanksi berupa perbaikan , perlengkapan dan penyempurnaan kendaraan.

14. Pembatasan tahun pembuatan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum.

Umur kendaraan menentukan kondisi umum suatu kendaraan. Kendaraan yang makin tua dikhawatirkan akan memiliki banyak kelemahan

sehingga akan menyebabkan kendaraan tidak dapat beroperasi dengan baik dan akan membahayakan keselamatan penumpang. Dalam hal ini Dinas Perhubungan menerapkan batas umur maksimal untuk kendaraan penumpang umum untuk dapat beroperasi. Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai keberadaan pembatasan tahun pembuatan kendaraan adalah sebagai berikut :

TABEL 34
PEMBATASAN TAHUN PEMBUATAN KENDARAAN

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	3	30,0
Kadang-kadang	0	0,0
Tidak	7	70,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha menyatakan tidak setuju jika ada pembatasan tahun pembuatan kendaraan angkutan umum. Pertimbangan mengenai mahalnya kendaraan baru menjadi pertimbangan atas banyaknya keberatan dari pengusaha.

15. Pelayanan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 35
PELAYANAN PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	7	70,0
Kadang-kadang	2	20,0
Tidak	1	10,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha menyatakan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara sudah dilaksanakan dengan baik.

16.Hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai adanya hambatan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 36
HAMBATAN PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN
BERMOTOR PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	0	0,0
Kadang-kadang	3	30,0
Tidak	7	70,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 70% pengusaha menyatakan tidak adanya hambatan

dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

17. Kemampuan mengatasi hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.

Penilaian dari 10 orang pengusaha mengenai adanya kemampuan mengatasi hambatan pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum di Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

TABEL 37
KEMAMPUAN MENGATASI HAMBATAN DALAM
PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
PENUMPANG KENDARAAN UMUM

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ya	8	80,0
Kadang-kadang	2	20,0
Tidak	0	0,0
Jumlah	10	100,0

Sumber : Data primer yang diolah 2007

Berdasarkan tanggapan dari responden pengusaha angkutan umum menunjukkan bahwa 80% pengusaha menyatakan adanya keinginan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum .

Berdasarkan penilaian subyektif dari pihak petugas dan pihak pengusaha angkutan umum di Kabupaten Jepara mencerminkan bahwa masih terdapat pemahaman yang berbeda mengenai pengujian kendaraan bermotor penumpang.

Kendaraan umum. Pengusaha nampaknya memandang pengujian hanya sebagai kegiatan formalitas semata. Namun demikian keberadaan sanksi yang berkaitan dengan hukum perdata nampaknya dinilai cukup mampu memberikan peringatan kepada pengusaha agar tidak melanggar aturan-aturan yang sudah ditetapkan.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh berkaitan dengan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Tanggungjawab pengusaha angkutan juga merupakan tanggungjawab pengangkut. Pengusaha angkutan dan pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita penumpang. Sebagai rasa tanggungjawabnya pengusaha angkutan harus :
 - a. Melaksanakan pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
 - b. Melaksanakan pasal 12 ,pasal 13dan pasal 32 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dalam rangka memberikan keselamatan penumpang sudah diterapkan dengan baik, namun dalam kenyataannya masih menemui beberapa hambatan, yaitu :
 - a. Yang berasal dari pihak penumpang, nampaknya belum secara benar memahami makna dari undang-undang mengenai perlindungan keselamatan penumpang , sehingga setiap ada sengketa dengan pelaku usaha, penumpang menganggapnya sebagai suatu hal yang biasa.

- b. Yang berasal dari pengusaha angkutan , menganggap bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum hanya sebagai formalitas belaka, sehingga setelah pelaksanaan pengujian tidak terjadi perubahan terhadap kelengkapan kendaraan sesuai aturan yang ditetapkan.
- c. Yang berasal dari petugas , berkaitan dengan terbatasnya jumlah petugas yang menangani pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum menyebabkan pengujian seringkali memakan waktu yang lebih lama dari yang diharapkan.

5.2. Saran-Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat dikemukakan beberapa saran yang berkaitan dengan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai upaya memberikan keselamatan penumpang di Kabupaten Jepara sebagai berikut :

1. Penetapan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai sengketa berkaitan dengan lalu-lintas dan keselamatan penumpang angkutan umum nampaknya perlu disosialisasikan secara lebih intensif. Selain itu penerapannya harus bersamaan dengan kesiapan perencanaan, ketersediaan sumber daya manusia serta perhitungan yang cermat. Hal ini berkaitan erat dengan kriteria atau persyaratan dalam peraturan yang cukup ketat.

2. Guna meningkatkan kepatuhan pengusaha angkutan kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum perlu dibentuk semacam “Satgas” lapangan. Satgas ini bertugas untuk memonitoring kepatuhan pengusaha angkutan umum . Mengingat angkutan penumpang umum merupakan usaha layanan jasa untuk umum. Oleh karena itu kepatuhan pengusaha angkutan umum menjadi hal yang sangat penting. Meskipun dari hasil wawancara dengan responden pengusaha mengenai sikap kepatuhannya sudah baik, namun tidak tertutup kemungkinan pengusaha memberi laporan yang tidak sebenarnya. Oleh sebab itu satuan tugas itulah yang memonitoring di lapangan. Terlebih kondisi geografis Kabupaten Jepara yang cukup luas dan cukup banyak yang terletak di daerah pegunungan.
3. Menyikapi hal-hal tersebut diatas peningkatan sumberdaya manusia petugas pengujian , sarana dan prasarana, serta pemahaman terhadap masalah undang-undang termasuk asas-asas hukum lebih ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank, *Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik*, Asian Development Bank, 2002
- Khairandy, Ridwan, *Itikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, Perpustakaan Nasional Katalog Dalam Terbitan (KDT), Jakarta, 2003.
- Mertokusumo, Sudikno, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1988.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- PP. RI Nomor 41, tentang Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, 1993.
- PP. RI Nomor 42, tentang Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, 1993.
- PP. RI Nomor 43, tentang Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, 1993.
- PP. RI Nomor 44, tentang Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, 1993.
- Purwadi, Budi, *Riset Pemasaran Implementasi dalam Bauran Pemasaran*. PT. Grasindo, Jakarta, 2000.
- Purwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Kelima, Djembatan, Jakarta, 1995.
- Satrio, J, *Hukum Perikatan Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, Buku I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.
- Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Revisi, PT. Gramedia Sarana Indonesia, Jakarta, 2006.
- Siegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rhineka Cipta, 1995.

Soemitro, RH, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Galia Indonesia, Jakarta, 1995.

Subekti, Tjiptosudibyo, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang fan Undang-Undang Kepailitan*, PT. Prdnya Paramita, Jakarta, 1999.

Sukanto, *Kegunaan Sosiologi Hukum bagi Kalangan Umum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49 Tanggal 12 Mei 1992.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 60 Tanggal 12 Mei 2004.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan .

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.