

**TINJAUAN HUKUM TERHADAP TAKSI GELAP  
MENURUT UU NOMOR 22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN<sup>1</sup>**

**Oleh: Rivaldo Lambey<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana upaya Hukum dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam mencegah angkutan Taksi Gelap dan bagaimana sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Upaya Hukum dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam mencegah angkutan Taksi Gelap dinilai belum optimal dalam pemberantasan taksi gelap, karena lemahnya pengawasan dan jumlah anggota yang bertugas mengawasi masih minim sehingga para pelaku supir dan pemilik kendaraan taksi gelap lebih leluasa melakukan aksinya tanpa pengawasan ketat dari pihak Dinas Perhubungan maupun dari Kepolisian. 2. Sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut Pasal 304 dinilai kurang efektif dalam penerapannya dikarenakan banyak pelanggar yang sudah berapa kali ditangkap dengan kasus yang sama ini mengindikasikan bahwa UU tersebut tidak membuat jera para pelaku dalam melakukan aksinya sebagai supir taksi gelap.

Kata kunci: Tinjauan Hukum, Taksi Gelap, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

UU No. 14 Tahun 1992 telah diganti dengan UU No.22 Tahun 2009 akan tetapi peraturan pelaksana dari UU No. 14 Tahun 1992 tetap dapat berlaku dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 UU No.22 Tahun 2009 bahwa: Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan UU No. 14

Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 No.49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini.<sup>3</sup> Tetapi dalam perjalanannya angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan armada kendaraan bermotor pribadi dengan pelat nomor hitam. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan UULLAJ. Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semauanya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UULLAJ.

Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berplat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa. Hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen. Konsumen yaitu setiap pengguna barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga atau rumah tangga dan tidak mengambil untuk memproduksi barang/ jasa lain atau memperdagangkannya kembali. Penggunaan istilah Taksi dalam masyarakat sebenarnya tidak tepat dikarenakan taksi pada masyarakat ditujukan kepada kendaraan bermotor sebagai angkutan umum yang melayani jalur trayek tertentu. Jika kendaraan tersebut tidak dilengkapi dengan argometer dan tanda khusus sehingga bertentangan dengan pengertian taksi menurut Pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 "Jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer".<sup>4</sup>

Pendapat masyarakat tentang keberadaan Taksi Gelap menyebutkan bahwa taksi gelap membuat mereka sampai ke tujuan lebih cepat tanpa menunggu lagi di terminal bus dan juga perjalanan yang nyaman dikarenakan menggunakan mobil pribadi. Tapi hal ini juga yang membuat pemilik kendaraan angkutan umum pelat hitam membuat mobilnya menjadi

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Tonny Rompis, SH, MH; Hendrik Pondaag, SH, MH

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 13071101367

<sup>3</sup> Pasal 324 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>4</sup> Pasal 1 butir 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993

taksi gelap karena ada permintaan dari pada masyarakat itu sendiri. Dalam perjalanannya pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Apabila sudah memenuhi persyaratan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka kendaraan bermotor tersebut layak di jadikan angkutan umum resmidengan plat nomor kuning. Plat nomor kuning diberikan kepada kendaraan bermotor beroda empat yang berarti boleh dioperasikan sebagai angkutan umum. Selain itu, kendaraan bermotor plat nomor kuning sudah dilengkapi asuransi kendaraan maupun asuransi jiwa terhadap awak dan penumpang. Dalam hal ini kendaraan bermotor beroda empat yang digunakan sebagai angkutan umum (taksi gelap) berupa mobil penumpang seperti Avanza, Xenia, Panther, Toyota Kijang innova dan sejenisnya. Menurut Pasal 1 Angka 20 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum menjelaskan bahwa mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.<sup>5</sup> Tetapi dalam perjalanannya angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan kendaraan bermotor pribadi dengan plat nomor hitam yang sering disebut taksi gelap. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari ke hari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi. Di pihak angkutan umum resmi, kendaraan tersebut dianggap mengambil bagian keuntungan sepihak atau penumpang yang seharusnya didapat oleh angkutan umum resmi.<sup>6</sup> Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif

angkutan semanya pada penumpang, karena tidak mengacupada ketentuan tarif yang ditentukan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum seringkali tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal dan tidak menggunakan jasa pelayanan uji kendaraan. Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.<sup>7</sup>

Uraian diatas tersebut maka penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul "Tinjauan Hukum Terhadap Taksi Gelap Menurut UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan"

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana upaya Hukum dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam mencegah angkutan Taksi Gelap
2. Bagaimana sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## **C. Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Dalam perspektif yuridis dimaksudkan untuk menjelaskan dan memahami makna dan legalitas peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum. Penelitian yuridis empiris adalah dengan melakukan wawancara secara langsung dengan supir taksi gelap dan penggunanya juga pencarian melalui media online

## **PEMBAHASAN**

<sup>7</sup> A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* Jakarta. PT Raja Grafindo Persada, Jakarta 2005 hlm 6

<sup>5</sup> Robert Palandeng, *Op.cit.*, hlm 15

<sup>6</sup> Rustika Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta 2010 hlm 9

#### **A. Upaya Hukum dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam mencegah angkutan Taksi Gelap**

Upaya dalam menertibkan Taksi Gelap kerap dapat kita lihat di jalan raya apabila terjadi razia atau swepeng yang dilakukan Polisi dan Dinas Perhubungan dengan memeriksa kendaraan berplat hitam yang berada dipangkalan maupun yang dalam perjalanan. Namun kenapa sampai saat ini jumlah Taksi gelap malah meningkat bukanya menurun khususnya di Kota Manado ini, apakah tidak ada efek jerah dari para pelanngar lalu lintas ini ?

Dalam pemberantasan angkutan umum illegal tentunya harus dilihat terlebih dahulu aspek Hukum terhadap pelanggaran sesuai dengan UU RI nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Keberadaan Kendaraan Bermotor Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum. Mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum banyak menyalahi ketentuan UULLAJ serta merugikan masyarakat dan negara sebenarnya menyalahi ketentuan UULLAJ, karena mobil tersebut ditujukan untuk penggunaan pribadi, bukan sebagai angkutan umum. angkutan tersebut juga tidak mempunyai ijin serta didaftarkan secara sah sebagai angkutan umum. Peruntukan, persyaratan teknis dan laik jalan yang terdapat dalam angkutan tersebut sebagai jaminan utama keselamatan bagi penumpang sangat meragukan. Ini dikarenakan angkutan tersebut belum menjalani ketentuan-ketentuan sebagai angkutan umum dan ijin dari DLLAJR.

Masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan tersebut sebenarnya dirugikan selain semakin diuntungkan dengan semakin banyaknya alternative sarana angkutan. Merugikan bagi pengguna jasa tersebut, apabila timbul permasalahan dari angkutan tersebut. Awak dan pemilik/ pengusaha angkutan tersebut cenderung lepas tangan menghindari tanggung jawab bila terjadi sesuatu pada penumpang. Dapat bertindak sewenang-wenang kepada pengguna jasa dimana awak angkutan dapat mengabaikan tata cara pengangkutan penumpang dan tarif penumpang yang ditentukan dalam UULLAJ. Dalam angkutan ini awak dan pemilik/pengusaha angkutan banyak yang tidak memberikan ganti rugi apabila pengguna jasa mengalami musibah yang timbul dari

pengangkutan tersebut. Pengguna jasa tidak mendapat asuransi, karena angkutan tersebut tidak diakui secara sah sebagai angkutan umum resmi oleh Jasa Raharja. Sehingga akibatnya pengguna jasa tidak dapat mengajukan klaim ganti rugi pada Jasa Raharja, apabila awak dan pengusaha angkutan tersebut lepas tangan dan tidak mau memberikan ganti rugi. Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berplat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa. Hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen.<sup>8</sup> Supir dan pemilik/ pengusaha angkutan umum tidak bisa terlepas dari tanggung jawabnya sebagai pengangkut sebagaimana tercantum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPperdata) selain diatur dalam UULLAJ. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa "Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Berdasarkan menyebutkan bahwa dengan nama Retribusi Izin Trayek dipungut retribusi Permen nomor 26 Tahun 2017, sebagai revisi Permen nomor 32 Tahun 2016, tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek atas pemberian izin untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu dalam wilayah daerah.

#### **B. Sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Dalam suatu peraturan terdapat suatu hukum yang harus dipatuhi atau tidak boleh dilanggar apabila melanggar maka ada sanksi yang harus diterima oleh pelaku pelanggaran. Seperti itulah yang harus diterima oleh pelaku supir taksi gelap yang melanggar UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan karena melanggar isi dari dalam Undang-Undang tersebut. Namun para supir taksi gelap kerap melakukan tindakan yang melawan hukum ini karena alasan kebutuhan hidup yaitu sumber pendapatan mereka dalam mencari

<sup>8</sup> Az. Nasution, *Konsumen dan Hukum* Pustaka Sinar Harapan Jakarta 2000 hlm.37

nafkah meskipun itu melawan hukum. Banyak fakto-faktor yang mempengaruhi pemilik-pemilik kendaraan Pribadi menggunakan kendaraan mereka sebagai taksi gelap.

Faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan taksi gelap banyak digunakan sebagai angkutan umum tetapi juga dilarang karena kurangnya jaminan keselamatan jiwa :

- a) Faktor Ekonomi Dalam kehidupan sehari-hari seseorang harus memenuhi kebutuhan hidupnya serta keluarganya untuk memperoleh kehidupan yang layak, bagi dirinya sendiri maupun keluarganya. Banyak cara untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari atau memperoleh kehidupan yang layak. Diantaranya bekerja menjadi Dokter, pengusaha, Nelayan sampai buruh bangunan. Begitu juga sopir maupun pemilik atau pengusaha angkutan taksi gelap .Para supir bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidupnya serta keluarga untuk menuju penghidupan yang lebih baik. Bagi supir, hampir seharian penuh bekerja untuk mengejar setoran yang telah ditetapkan oleh pemilik/ pengusaha angkutan tersebut. Semakin bertambahnya jumlah angkutan umum dari hari ke hari, menandakan bahwa semakin banyak orang yang berkecimpung di usaha transportasi karena mempunyai potensi untuk dikembangkan mengingat angkutan umum semakin banyak dibutuhkan masyarakat untuk melakukan perjalanan. Dari tahun ke tahun orang yang mencari nafkah hidup dan berkecimpung di usaha transportasi, khususnya angkutan umum semakin banyak. Sementara angkutan umum resmi berplat kuning yang diizinkan dan diakui oleh Pemerintah, jumlahnya dibatasi memicu beroperasinya mobil pribadi berplat hitam yang yang sering disebut dengan angkutan taksi gelap. Hal ini dapat mengakibatkan perebutan penumpang diantara angkutan resmi dengan angkutan taksi gelap. Angkutan umum resmi menganggap bahwa awak angkutan umum plat hitam telah menyerobot penumpang yang

seharusnya menjadi haknya. Akhirnya menimbulkan rawan pertengkaran antara awak angkutan umum resmi dengan awak angkutan umum tidak resmi plat hitam, serta sama-sama berdalih mencari nafkah di bidang angkutan umum. Selain itu apabila terjadi penindakan terhadap angkutan umum tidak resmi plat hitam oleh aparat yang berwenang di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, awak dan pemilik angkutan tersebut tidak mau langsung dipersalahkan. Para supir angkutan taksi gelap berusaha membenarkan usaha angkutan mereka dengan dalih faktor ekonomi yang tidak memungkinkan untuk mengurus ijin dan memberi uang damai agar mereka bisa beroperasi lagi.

- b) Faktor banyaknya jumlah Pengguna jasa angkutan umum yang tidak dapat tertampung oleh angkutan umum resmi Semakin bertambah banyaknya jumlah pengguna jasa angkutan umum ditambah mobilitas yang tinggi dari pengguna jasa itu sendiri dari tahun ke tahun menimbulkan permasalahan baru di bidang angkutan umum. Hal ini mengingat jumlah angkutan resmi sendiri terbatas dalam kenyataannya untuk menampung keseluruhan jumlah pengguna jasa angkutan umum yang selalu bertambah. Akibatnya hal tersebut dapat mengakibatkan pengguna jasa angkutan umum yang tidak tertampung oleh armada angkutan umum resmi beralih ke armada angkutan umum taksi gelap untuk melayaninya. Dalam hal ini pengguna jasa angkutan umum tersebut dihadapkan pada suatu dilema, mengingat angkutan tersebut tidak memberikan jaminan asuransi dan ganti kerugian apabila terjadi musibah yang timbul dari angkutan itu. pengguna jasa angkutan itu terpaksa harus menerima resiko apabila menggunakan jasa angkutan umum tidak resmi tersebut. Semakin banyak angkutan umum resmi yang beroperasi, semakin banyak juga angkutan umum resmi yang dapat menimbulkan

persaingan tidak sehat antar awak angkutan resmi sendiri dalam mencari nafkah hidup. Akibatnya semakin sedikit peluang mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya bagi seseorang. Mengingat jumlah angkutan umum resmi yang harus dibatasi, membuat pengguna jasa angkutan umum beralih dan terpaksa memanfaatkan angkutan mobil pribadi sebagai angkutan taksi gelap. Pengguna jasa angkutan umum terpaksa menanggung resiko yang terjadi terhadap musibah dan tindakan sewenang-wenang terhadap tindakan para supir angkutan taksi gelap tersebut mengenai tarif dan tata cara pengangkutan penumpang. Dimana pengguna jasa angkutan tidak memperoleh jaminan asuransi dan ganti kerugian

- c) Faktor Administrasi Mengenai Izin Angkutan Umum Izin bagi angkutan umum mutlak diperlukan. Suatu kendaraan bermotor (mobil) yang mendapatkan ijin tersebut keberadaannya menjadi sah dan diakui oleh Pemerintah sebagai angkutan umum resmi dengan memakai plat nomor kuning. Disamping mobil tersebut telah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sebagai angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Izin tersebut meliputi ijin usaha angkutan, ijin trayek dan operasi. Tetapi untuk memperoleh izin angkutan umum pemilik atau pengusaha yang memiliki mobil pribadi untuk dijadikan angkutan umum diharuskan mengurus administrasi sebelumnya. Diantaranya memenuhi persyaratan-persyaratan dalam izin usaha, trayek dan operasi, membayar sumbangan wajib dan dana asuransi Jasa Raharja serta pengutan-pungutan

lainnya. Yang mana biaya pengurusannya jauh lebih besar daripada biaya pengurusan mobil pribadi. Ditambah pula biaya perawatan dan operasional angkutan umum resmi tiap tahun sangat besar disamping perpanjangan izin angkutan umum tiap tahunnya. Sehingga secara keseluruhan pemilik atau pengusaha angkutan angkutan umum menanggung biaya yang jauh lebih besar daripada biaya untuk mobil pribadi. Karena itu banyak pengusaha angkutan taksi gelap tidak mau mengurus perizinan angkutan umum, karena mengoperasikan mobil pribadi sebagai angkutan umum sudah mengeluarkan banyak biaya tiap tahunnya. Sehingga para supir angkutan taksi gelap memilih untuk tidak mengurus izin karena hal-hal tersebut di atas, disamping menghindari prosedur perizinan yang menurut pengusaha angkutan taksi gelap dirasa berbelit-belit serta menyita waktu sehingga bagi para supir lebih baik menghindari hal tersebut.

- d) Faktor tidak adanya jaminan asuransi jiwa kepada para penumpang apabila terjadi suatu kecelakaan. Adakalanya pengangkutan dalam menjalankan kewajiban yaitu, menyelenggarakan jasa angkutan umum bagi pengguna jasa dengan selamat sampai di tempat tujuan tidak dapat terlaksana dengan baik. Dan dalam hal ini para penumpang dalam angkutan tidak disertai dengan asuransi jiwa bagi para penumpang apabila terjadi suatu kesalahan dalam pengangkutan yang mengakibatkan kecelakaan. Hal tersebut dapat terjadi apabila dalam melakukan pengangkutan melakukan kesalahan dalam memberikan pelayanan bagi penumpang. Adanya tindakan pengangkutan yang tidak memperhatikan keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang (dalam hal ini dilakukan oleh si pengemudi) pada saat mengemudikan angkutan taksi gelap tidak berhati-hati dan mengemudikan secara tidak wajar. Hal tersebut tentu saja tidak sesuai dengan

kewajiban pengangkut yang seharusnya dapat mengemudikan dan melaksanakan pengangkutan dengan baik. Adanya tindakan pengangkutan taksi gelap yang sering terjadi adalah pemuatan penumpang melebihi kapasitas maksimum mobil angkutan. Dalam hal ini pengangkut tidak memperhatikan keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang. Pengangkutan yang akibat kesalahannya mengakibatkan ketidaknyamanan dan lebih jauh lagi menimbulkan luka berat bahkan meninggal dunia dalam penyelenggaraan angkutan. Dalam Pasal 310 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menekankan bahwa apa yang dilakukan oleh pengemudi merupakan suatu kealpaan atau kelalaian sedangkan pada pasal 311 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menekankan bahwa apa yang dilakukan oleh pengemudi merupakan suatu kesengajaan.<sup>9</sup>

Adapun bunyi pasal 310 dan 311 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah :

Pasal 310 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karenakelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda

paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).

3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat(3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).<sup>10</sup>

Pasal 311 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
4. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan

<sup>9</sup> Hasil wawancara terhadap supir dan penumpang taksi gelap di pangkalan taksi gelap uno Malalayang pada 28-8-2017 pkl. 02.00PM

<sup>10</sup> Pasal 310 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).

5. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).<sup>11</sup>

Pasal-pasal tersebut dapat dikenakan bagi pengangkut apabila dalam menyelenggarakan pengangkutan tidak memperhatikan cara mengemudi dengan benar dan karena tindakan tersebut mengakibatkan penumpang merasa tidak nyaman dan pelanggaran tersebut sering menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Pemilik mobil taksi gelap bisa dikenai sanksi sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, pasal 304 juncto pasal 153 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>12</sup>

Pasal 153 ayat (1) :

Angkutan Orang dengan Tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaik atau menurunkan penumpang disepanjang perjalanan untuk keperluan lain diluar pelayanan angkutan orang dalam trayek

Pasal 304 :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaik atau menurunkan penumpang lain disepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)

Pemerintah bersama aparat penegak hukum yang berwenang di bidang lalu lintas dan

angkutan jalan yaitu pihak Kepolisian dan DLLAJR harus secara kontinyu melakukan pengawasan dan razia operasi terhadap angkutan umum plat hitam dalam rangka penertiban angkutan umum. Selain itu pembinaan mental dan keahlian aparat harus ditingkatkan. Bertindak konsisten terhadap peraturan perundang-undangan yang sudah ada. Disini dibutuhkan sikap tegas aparat khususnya dalam melakukan law enforcement terhadap pengelola sarana transportasi ilegal sesuai ketentuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disamping itu mempermudah administrasi dan menekan biaya perizinan angkutan umum semaksimal mungkin.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Upaya Hukum dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam mencegah angkutan Taksi Gelap dinilai belum optimal dalam pemberantasan taksi gelap, karena lemahnya pengawasan dan jumlah anggota yang bertugas mengawasi masih minim sehingga para pelaku supir dan pemilik kendaraan taksi gelap lebih leluasa melakukan aksinya tanpa pengawasan ketat dari pihak Dinas Perhubungan maupun dari Kepolisian.
2. Sanksi Hukum terhadap mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum dalam UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut Pasal 304 dinilai kurang efektif dalam penerapannya dikarenakan banyak pelanggar yang sudah berapa kali ditangkap dengan kasus yang sama ini mengindikasikan bahwa UU tersebut tidak membuat jera para pelaku dalam melakukan aksinya sebagai supir taksi gelap.

### B. Saran

1. Upaya hukum dalam mencegah taksi gelap dari Polisi maupun Dishub kiranya dapat memperluas pengawasan dan penambahan anggota personil yang dapat ditempatkan pada pos-pos penjagaan setiap daerah sekitar kota Manado yang rawan akan kendaraan taksi gelap sehingga penyebaran taksi

<sup>11</sup> Pasal 311 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

<sup>12</sup> <http://www.antarakaltim.com/berita/28682/polres-penajam-tertibkan-taksi-gelap> diakses pada 28-8-2017 pkl 03.06PM

gelap dapat ditekan berkurang dengan adanya pengawasan langsung dan razia yang dilakukan pihak terkait

2. Diharapkan agar dapat dibuatnya Undang-Undang khusus mengenai Taksi Gelap yang betul-betul melarang taksi gelap beroperasi tanpa lagi mengacu pada pasal 304 UU No 22 tahun 2009 yang terasa kurang efektif untuk membuat jera para pelanggar hukum oknum supir taksi gelap.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Gunawan Herry, S.E.,M.M *Pengantar Transportasi dan Logistik* Sekolah tinggi manajemen Transportasi Trisakti
- Hamid A.T., *Praktek Peradilan Perkara Pidana*, CV. Al-Ikhsan, Surabaya
- Kamaluddin Rustika , *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta 2010
- Maringan Masry S, 2003. *Ekonomi Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia Jakarta
- Miro Fidel *Pengantar Sistem Transportasi* Penerbit Erlangga
- Nasution Az., *Konsumen dan Hukum* Pustaka Sinar Harapan Jakarta 2000
- Palandeng Robert , Hernowo Wibowo, Bien pasaribu, *Aneka Pandangan dan Opini UU Lalu Lintas dan Angkuutan Jalan*, Jakarta 1993
- Rahardjo Adisasmita, Prof., Dr., M.Ec *Analisis Kebutuhan Transportasi*
- Salim A. Abbas, *Manajemen Transportasi Jakarta*. PT Raja Grafindo Persada, Jakarta 2005
- Sirjadarmawan Loa, *Pedoman Untuk Para Penegak Hukum*, PT Isabella Brothers, Jakarta, 1978
- Ridwan. *Hukum Administrasi Negara* 2003 Yogyakarta

#### Sumber Data Online

- <https://www.kamusbesar.com/taksi-gelap>
- <http://www.negarahukum.com/hukum/teori-pengawasan.html>
- <http://manado.tribunnews.com/2017/03/27/di-shub-sulut-sudah-berupaya-tertibkan-taksi-gelap>
- <http://manado.tribunnews.com/2017/03/27/di-shub-sulut-sudah-berupaya-tertibkan-taksi-gelap>

<http://www.bunaken.co.id/2017/08/23/ini-tanggapan-ketua-organda-dan-ketua-basis-mengenai-taksi-gelap>

<http://www.antarakaltim.com/berita/28682/po-lres-penajam-tertibkan-taksi-gelap>

#### Sumber Lainnya

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang *Lalu Lintas & Angkutan Jalan*, Penerbit Pustaka Mahardika

Kamus Bahasa Indonesia 2008

Hasil wawancara terhadap supir dan penumpang taksi gelap di pangkalan taksi gelap uno Malalayang