

**PERTIMBANGAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN KEDIRI
DALAM PEMBERIAN IZIN TRAYEK JASA ANGKUTAN UMUM
(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri)**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

OLEH:

**ENDAH ISTIANA
105010101111023**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG**

2014

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : PERTIMBANGAN DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN KEDIRI DALAM PEMBERIAN
IZIN TRAYEK JASA ANGKUTAN UMUM
(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten
Kediri).

Identitas Penulis

:

a. Nama : Endah Istiana

b. NIM : 105010101111023

Konsentrasi : Hukum Administrasi Negara

Jangka Waktu Penelitian : 4 bulan

Disetujui pada tanggal : 6 Maret 2014

Pembimbing Utama,



Lutfi Efendi, SH, M.Hum.

NIP: 19600810 198601 1 002

Pembimbing Pendamping,



Agus Yulianto, S.H.M.H

NIP: 19590717 198601 1 001

Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara



Lutfi Effendi, SH, M.Hum.

NIP: 19600810 198601 1 002

HALAMAN PENGESAHAN

**PERTIMBANGAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN KEDIRI
DALAM PEMBERIAN IZIN TRAYEK JASA ANGKUTAN UMUM
(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri).**

**Oleh :
ENDAH ISTIANA
NIM. 105010101111023**

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal : 24 Maret 2014

Ketua Majelis Penguji



**Prof. Dr., Sudarsono, SH, MS
NIP. 19510825 197903 1 004**

Anggota



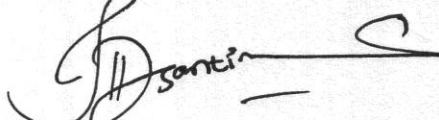
**Lutfi Effendi, SH, M.Hum
NIP.19600810 198601 1 002**

Anggota



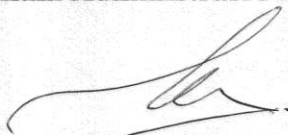
**Agus Yulianto, SH, MH
NIP. 19590717 198601 1 001**

Anggota



**Dr. Shinta Hadiyantina, SH, MH
NIP. 19770305 200912 2 001**

**Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara**



**Lutfi Effendi, SH, M.Hum
NIP.19600810 198601 1 002**

**Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum**



**Dr. Sihabudin, SH, MH
NIP: 19591216 198503 1 001**

DAFTAR ISI

Halaman persetujuan.....	i
Halaman pengesahan.....	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi.....	vi
Abstrak	viii
Abstract	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Sistematika Penulisan.....	8

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian tentang Perizinan	10
1. Pengertian perijinan	10
2. Unsure-unsur perizinan	12
3. Fungsi Pemberian Izin	17
4. Tujuan Pemberian Izin	18
5. Perizinan di Sektor Transfortasi	19
B. Kajian tentang Angkutan Umum.....	20
C. Trayek Angkutan	26
1. Pengertian tentang Trayek	26
2. Permohonan Izin Trayek	31
3. Kriteria Penetapan Trayek	36

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	38
B. Metode Pendekatan	38
C. Lokasi Penelitian	39
D. Jenis Data dan Sumber Data	39
1. Jenis Data	39

2.Sumber Data.....	40
E. Teknik Pengumpulan Data.....	41
F. Populasi dan Sampel	42
G. Teknik Analisis Data	43
H. Definisi Operasional.....	43

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	45
1. Sejarah singkat kabupaten Kediri	45
2. Gambaran umum Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri	48
B. Pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri Dalam Pemberian Izin Trayek Jasa Angkutan	58
1. Dasar Pertimbangan berdasarkan Peraturan Perundang-undangan	59
2. Dasar Pertimbangan tentang Obyek	62
3. Dasar Pertimbangan Administrasi	64
4. Dasar Pertimbangan Pengujian	66
C. Hambatan bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum	69
1. Hambatan Internal	70
2. Hambatan Eksternal	71
D. Upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri untuk menanggulangi hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum	74
1. Upaya Internal	77
2. Upaya Eksternal	78

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	80
B. Saran	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

ABSTRAK

ENDAH ISTIANA, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Maret 2014, Pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri Dalam Pemberian Ijin Trayek Jasa Angkutan Umum (Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri), Lutfi Effendi, SH M.Hum, Agus Yulianto, SH M.H.

Masalah yang dibahas dalam skripsi ini adalah pertimbangan Dinas Perhubungan dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat di kabupaten Kediri. Hal ini dilatarbelakangi bahwa perizinan trayek angkutan dilaksanakan dalam rangka agar izin trayek tersebut berjalan secara optimal. Mengingat fakta di lapangan tidak semua kendaraan umum yang ada memenuhi persyaratan sebagaimana peraturan yang ada disisi lain kebutuhan akan angkutan penumpang khususnya angkutan umum yang layak sangat mendesak. Maka hal ini menimbulkan pertanyaan Bagaimana pertimbangan Dinas Perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan PERDA Nomor 21 Tahun 2011 tentang Retribusi dan Ijin Trayek, yang mana pada hakekatnya angkutan umum yang dapat berjalan harus memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan di peraturan perundang-undangan salah satunya kelayakannya.

Tujuan penelitian ini 1).Untuk mengetahui pertimbangan Dinas Perhubungan dalam memberikan izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan di Kabupaten Kediri, 2).Untuk mengetahui hambatan dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri, 3).Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dinas perhubungan dalam menanggulangi hambatan dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri. Penelitian ini bersifat deskriptif dan termasuk dalam penelitian hukum empiris. Lokasi penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri. Jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara (data primer) dan dokumentasi, studi kepustakaan, peraturan perundang-undangan, makalah-makalah, penelusuran internet (data sekunder).

Berdasarkan hasil penelitian, bahwa pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam memberikan izin jasa angkutan umum telah dilaksanakan sesuai dengan mekanisme yang diatur dalam peraturan dan kebijakan yang berlaku. Hambatan yang muncul yaitu a).Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri sulit menghubungi pemilik angkutan tersebut, b).Minimnya biaya operasional, c).Sulit menentukan waktu untuk bekerjasama dengan pihak kepolisian. Upayanya secara rutin diadakannya peningkatan pengawasan dan pembinaan pada angkutan umum di kabupaten Kediri.

Kata kunci : Pertimbangan, Trayek, Angkutan umum

ABSTRACT

ENDAH ISTIANA, state Administrative Law, Faculty of Law Brawijaya University, in March 2014, The Study of Granting Permission in Public Transportation route of Kediri Transportation Department, Lutfi Effendi, SH M.Hum, Agus Yulianto, SH M.H.

The problem Discussed in this thesis is the consideration of the Department of transportation in the granting of permission to the Routes of public transport are not eligible in the Kediri regency. Background of this study is permitting transportation route implemented in order for the extension of the route permit running optimally. In fact there are not all of the public transportation qualify on the Kediri Transportation Department Rule. On the other hand proper public transportation is needed by society. It makes a big question How are the consideration of Kediri Transportation Department in giving permit transportation route that not qualify and legislation on PERDA Number 21 Year 2011 about fee and route permit, which is essentially public transportation that can to run must be on the requirements that have been defined in the legislation one of this is feasibility.

The purpose of this study is 1.) To know the consideration of Kediri Transportation Department in giving permit on public transportation that not qualify and legislation in Kediri. 2.) To know the problem in giving route public transportation permit in Kediri. 3.) To know the effort from transportation department in finishing the problem in giving route public transportation permit in Kediri. This study is descriptive study and include in empirical legal study. The location of this study is on the Kediri Transportation Department. The types of the data are primary and secondary data. The techniques of collecting data are interview (primary data), documentation, literature, rule of law, essay, and web site.

Based on the study the Granting Permission in Public Transportation route of Kediri Transportation Department is on the rule and qualify. The problems of Kediri Transportation Department are 1.) They are difficult to contact the owner of public transportation. 2.) Operational fee is low. 3.) They are difficult to meet and work together with the police. The effort of Kediri Transportation Department is increasing surveillance and guidance on public transportation in Kediri.

Keywords: Considerations, Route, Public Transportation.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan jaman kebutuhan manusia akan sarana angkutan semakin meningkat untuk berbagai kegiatan, diantaranya untuk kegiatan perdagangan, pariwisata, maupun sebagai sarana angkutan dari satu tempat ke tempat lain. Sarana angkutan transportasi baik yang melalui darat, laut dan udara semakin tambah maju dan semakin meningkat pula jumlahnya. Seiring dengan bertambahnya jumlah penumpang yang memerlukan jasa serta diimbangi dengan tuntutan fasilitas yang memadai maka semakin banyak pula orang-orang berusaha memberikan pelayanan jasa melalui berbagai sarana angkutan umum.

Dasar hukum Perizinan Angkutan Penumpang Umum dan Angkutan Barang diatur dalam 1) Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan; 2) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan; 3) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Pasal 173 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a, b dan c UU No. 22 Tahun 2009 disebutkan pula bahwa

Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Khusus untuk Kabupaten Kediri pemerintah daerah mengatur mengenai retribusi yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Retribusi Izin Trayek dan untuk retribusi pengujiannya diatur dalam Perda Daerah Nomor 23 tahun 2011 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor. Dalam Peraturan Daerah ini pemerintah memiliki pertimbangan bahwa dalam rangka melindungi kepentingan masyarakat pemakai jasa angkutan umum perlu dilakukan pengendalian dan pengawasan terhadap angkutan dengan kendaraan umum melalui pemberian izin trayek. Mengingat bahwa Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana beberapa kali telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844); dan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam pasal 1 Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2011 tentang retribusi ijin trayek ini dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan (1) Trayek

adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. (2) Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. (3) Izin Trayek adalah izin kepada orang pribadi atau Badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu. (4) Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. (5) Mobil Bus adalah kendaran bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.¹

Sesuai amanat Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 5 dinyatakan bahwa Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Dalam hal penyediaan dan penyelenggaraan jasa layanan angkutan orang dalam trayek, pemerintah mengendalikannya dengan menerbitkan Ijin. Hakekat diterbitkannya Ijin oleh pemerintah adalah dalam rangka untuk :

1. Memberikan jaminan bagi pengguna jasa angkutan untuk mendapatkan jasa angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Untuk mewujudkan kepastian pelayanan jasa angkutan umum tersebut maka

¹ pasal 1 Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2011 tentang *Retribusi Izin Trayek*.

setiap operator harus dapat melaksanakan kewajiban yang telah ditetapkan.

2. Memberikan perlindungan kepada penyedia jasa/operator dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan angkutan (supply) dan permintaan angkutan (demand), agar perusahaan dapat menjaga dan mengembangkan usahanya.

Pemerintah kabupaten Kediri melaksanakan pemutihan denda bagi kendaraan bermotor wajib uji di wilayah kabupaten Kediri dan mengadakan denda uji kendaraan bermotor (KIR) dan denda ijin trayek angkutan umum bagi yang tidak memenuhi syarat. Pemerintah kabupaten Kediri melaksanakan pemutihan denda.sebagaimana disampaikan oleh Kepala Dinas Perhubungan kabupaten Kediri melalui kabag Humas dan Protokol Kabupaten Kediri Drs.Sigit Rahardjo, M.Si, bahwa pemutihan denda uji kendaraan bermotor (KIR) dan denda ijin trayek jasa angkutan umum dilaksanakan untuk memberikan insentif kepada pengusaha angkutan atas kenaikan harga BBM dan meningkatkan kesadaran berlalu lintas.data dinas perhubungan kabupaten Kediri menunjukan jumlah kendaraan wajib uji untuk jenis mobil penumpang umum (MU) sebanyak 322 unit, bus umum 356 unit, mobil barang umum 2.123 unit dan mobil bukan barang umum sebanyak 15.324 unit kendaraan. Ketua organda DC Kediri Subur Santoso mengatakan, persoalanya bukan penguasa angkutan tidak mampu membayar tariff uji kir dan perpanjangan ijin traeyek. Mereka tidak mampu memperbaiki kjendaraannya agar bisa lulus uji kir. Selain itu, hamper 50 persen mobil penumpang umum terutama yang

jenis angkutan pedesaan di kabupaten Kediri berhenti beroperasi karena pendapatan sopir yang terus menurun sepanjang tahun.²

Permasalahan yang muncul adalah fakta di lapangan tidak semua kendaraan umum yang ada memenuhi persyaratan sebagaimana peraturan yang ada disisi lain kebutuhan akan angkutan penumpang khususnya angkutan umum yang layak sangat mendesak. Hal ini menyebabkan masyarakat enggan untuk naik angkutan umum dengan berbagai pertimbangan.

Keterpurukan angkutan umum di Kediri adalah efek dari berkurangnya minat masyarakat terhadap angkutan umum. Beberapa faktor yang membuat belakangan masyarakat enggan menggunakan angkutan umum diantaranya fasilitas yang jauh dari kata layak dan keamanan yang tak terjamin. Masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi dengan alasan kenyamanan dan keamanan. Minat masyarakat di Indonesia untuk menggunakan kendaraan umum memang tergolong rendah. Hal ini terlihat jelas dengan semakin banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dibawah umur yang dapat menjadi indicator bahwa sejak kecil warga Indonesia sudah terbiasa untuk menggunakan kendaraan pribadi dibanding dengan kendaraan umum. Pilihan tersebut tentu melahirkan masalah baru berupa kemacetan dan polusi.³

² www.kompas.com diakses pada tanggal 20 september 2013

³ www.lombalitbanghub.com/abstraksi/PT0099-KhatarinaMP-BOOKBUS-Abstrak.pdf%2Blayak+%22angkutan+umum%22 di akses pada tanggal 19 agustus 2013

Di sisi lain kemampuan para pengusaha angkutan untuk memperbaiki atau memperbaharui kendaraannya dianggap tidak flexibel atau tidak layak dengan pendapatan yang diperolehnya. Kondisi ini menjadikan angkutan sebagaimana dapat dilihat di jalanan ada saja angkutan yang sebenarnya kurang layak tetapi masih tetap dipakai.

Berdasarkan kondisi latar belakang di atas maka penulis mengangkat judul Pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri Dalam Pemberian Ijin Trayek Jasa Angkutan Umum. (studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas maka dapat dirumuskan permasalahan yang berhubungan dengan pemberian izin trayek jasa angkutan umum :

1. Bagaimana pertimbangan Dinas Perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan PERDA Nomor 21 Tahun 2011 tentang Retribusi dan Ijin Trayek ?
2. Apa saja yang menjadi hambatan bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat khususnya angkutan umum orang?
3. Bagaimana upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri untuk menanggulangi hambatan dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat khususnya angkutan umum orang ?

C. Tujuan Penelitian

Dari penjelasan latar belakang dan perumusan masalah sebagaimana telah diuraikan sebelumnya adapun tujuan yang hendak penulis capai :

1. Untuk mengetahui pertimbangan Dinas Perhubungan dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan di Kabupaten Kediri.
2. Untuk mengetahui hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dinas perhubungan dalam menanggulangi hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri.

D. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian tentunya sangat diharapkan adanya manfaat dan kegunaan yang dapat diambil dalam penelitian tersebut. Adapun manfaat yang dapat dari penelitian ini :

1. Manfaat Teoritis

a. Bagi Akademis

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi sebagai sarana pengembangan ilmu hukum, sehingga mampu menambah wawasan keilmuan khususnya perkembangan Hukum Administrasi Negara dalam hal ini Hukum Perizinan.

b. Bagi Mahasiswa

Diharapkan dari penelitian ini dapat menjadi sarana pembelajaran dan analisis hukum mengenai kajian Hukum Administrasi Negara, bidang Hukum Perizinan khususnya tentang izin trayek.

2. Manfaat Praktis**a. Bagi Dinas Perhubungan**

Diharapkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat memberikan masukan atau menambah pengetahuan tentang hal – hal yang berhubungan dengan hukum perizinan khususnya izin trayek jasa angkutan umum.

b. Manfaat Bagi Masyarakat

Dengan adanya penelitian ini, masyarakat diharapkan mengetahui dan bisa lebih sadar akan hukum khususnya tentang masalah penggunaan ijin trayek pada angkutan umum yang dipergunakan untuk menarik penumpang dan tentunya akan memperhatikan keselamatan para penumpangnya agar angkutan umum tersebut bisa berjalan.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Agar penyusunan skripsi ini lebih mudah untuk dipahami maka perlu suatu kerangka atau susunan yang sistematis. Maka dari itu penulis menguraikan secara berurutan dalam bentuk bab demi bab yang terbagi menjadi 5 (lima) bab, dimana masing-masing bab memiliki keterkaitan

antara yang satu dengan yang lain maka diuraikan dalam sistematika berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menguraikan tentang permasalahan secara umum yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini menguraikan tentang kajian pustaka yang berkaitan dengan landasan teori dan konsep-konsep yang melandasi penulisan dan pembahasan yang berkaitan dengan judul yakni Pertimbangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam pemberian izin trayek jasa angkutan umum.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menguraikan jenis penelitian, lokasi dan alasan pemilihan lokasi penelitian, jenis data dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, teknik analisis data, definisi operasional variable.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi gambaran umum dari obyek penelitian, data yang diperoleh, analisis data dan pembahasan dari rumusan masalah.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran yang bermanfaat bagi masyarakat.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian tentang Perizinan

1. Pengertian Perijinan

Ijin (*vergunning*) adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Ijin dapat diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan/ pembebasan dari suatu larangan⁴.

Bagir Manan mengemukakan bahwa izin dalam arti luas adalah berarti suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk memperbolehkan melakukan tindakan atau perbuatan tertentu yang secara umum dilarang.⁵

Izin adalah perangkat hukum administrasi yang digunakan pemerintah untuk mengendalikan warganya agar berjalan dengan teratur. Menurut Sjachran Basah, izin adalah perbuatan hukum administrasi negara bersegi satu yang menghasilkan peraturan dalam hal konkreto berdasarkan persyaratan dan prosedur sebagaimana ditetapkan oleh ketentuan perundang-undangan yang berlaku⁶. Menurut Ateng Syarifudin, izin bertujuan dan berarti menghilangkan halangan dimana

⁴Andrian Sutedi, 2010. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, hlm, 167

⁵Bagir Manan, 995. *Ketentuan-ketentuan Mengenai Pengaturan Penyelenggaraan Hak Kemerdekaan Berkumpul Ditinjau dari Perspektif UUD 1945*, dalam Andrian Sutedi, 2010, hlm 170.

⁶Sjachran Basah, *Pencabutan Izin Sebagai Salah Satu Sanksi Hukum Administrasi Negara*, Surabaya : FH UNAIR, 1995, hlm 4.

hal yang dilarang menjadi boleh. Penolakan atas permohonan izin memerlukan perumusan limitatif⁷.

Menurut Prins, dalam Andrian Sutedi, *vergunning* adalah keputusan administrasi negara berupa aturan umumnya melarang suatu perbuatan, tetapi masih juga memperkenankannya asal saja diadakan secara yang ditentukan untuk masing-masing hal yang kongkrit, maka perbuatan administrasi negara yang diperkenankan tersebut bersifat suatu ijin.⁸

Izin adalah suatu instrument yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, pemerintah menggunakan izin sebagai sarana untuk mengendalikan tingkah laku para warganya. Hal ini dikarenakan pemerintah menggunakan izin sebagai instrument untuk mempengaruhi hubungan dengan para warganya agar mau mengikuti cara yang dianjurkan oleh pemerintah guna mencapai tujuan yang kongkrit. Perizinan adalah suatu alat untuk menstimulasi perilaku yang baik terhadap lingkungan atau untuk mencegah perilaku yang tidak dikehendaki. Segi normatif dari perizinan adalah bahwa hukum menentukan peraturan-peraturan mana yang dapat diterapkan bagi suatu perizinan⁹.

Konsekuensi jika izin tidak dilaksanakan sesuai dengan isinya maka pemerintah selaku aparat penegak hukum melalui kewenangan diskresi (*discretionary power*) dapat menerapkan sanksi administrasi,

⁷ Ridwan, Juniarto dan Achamad Sodik., *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung : Nuansa, 2009, hlm

⁸Op Cit, hlm 172

⁹ Abrar Saleng, *Hukum Pertambangan*, Yogyakarta, UII Press, 2001. hlm 176.

dan pencabutan izin, bahkan dalam hal terhadap indikasi adanya elemen-elemen tindak pidana, sanksi administrasi dapat diterapkan bersama sanksi pidana¹⁰.

Pengawasan terhadap proses pengangkutan diantaranya dilakukan dengan pemberian izin trayek terhadap pengelola armada angkutan umum berdasarkan peraturan perundang-undangan. Salah satu instrument pengawasan negara/pemerintah terhadap kegiatan usaha trayek adalah lembaga Dinas Perhubungan. Setiap angkutan umum yang beroperasi di satu wilayah perkotaan harus memiliki trayek dan jaringan trayek menurut Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Pasal 1 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003.

2. Unsur-Unsur Perizinan

Izin adalah perbuatan pemerintah bersegi satu berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk diterapkan pada peristiwa konkrit menurut prosedur dan persyaratan tertentu. Dari pengertian ini ada beberapa unsur dalam perizinan, yaitu sebagai berikut:¹¹

a. Wewenang

Salah satu prinsip dalam negara hukum adalah *wetmatigheid van bestuur* atau pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Dengan kata lain, setiap tindakan hukum pemerintah, baik dalam menjalankan fungsi pengaturan maupun fungsi pelayanan, harus didasarkan pada

¹⁰ Koesnadi Hardjosoemantri, *Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia*, Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Indonesia, Jakarta, 2001, hlm 499-500

¹¹ Ridwan, H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm 210-217.

wewenang yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Izin Sebagai Bentuk Ketetapan

Dalam rangka melaksanakan tugas menjaga keamanan, ketertiban, dan mengupayakan kesejahteraan umum, pemerintah diberikan wewenang dalam bidang pengaturan, yang dari fungsi pengaturan ini muncul beberapa instrumen yuridis untuk menghadapi peristiwa individual kongkret, yaitu dalam bentuk ketetapan. Sesuai dengan sifatnya individual dan konkret, ketetapan ini merupakan ujung tombak dari instrumen hukum dalam penyelenggaraan pemerintahan,¹² atau sebagai norma penutup dalam rangkaian norma hukum.¹³ Salah satu wujud dari ketetapan ini adalah izin.

Berdasarkan jenis-jenis ketetapan, izin termasuk sebagai ketetapan yang bersifat konstitutif, yakni ketetapan yang menimbulkan hak baru yang sebelumnya tidak dimiliki oleh seseorang yang namanya tercantum dalam ketetapan itu. Sebagai ketetapan, izin itu dibuat dengan ketentuan dan persyaratan yang berlaku pada ketetapan pada umumnya sebagaimana yang telah disebutkan di atas.¹⁴

¹² Op. Cit., Sjahran Basah, *Pencabutan ...*, hlm.2.

¹³ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1998, hlm.125

¹⁴ Ridwan, H.R, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm. 211-212.

c. Lembaga Pemerintah

Lembaga atau kelembagaan, secara teoritis adalah suatu *rule of the game* yang mengatur tindakan dan menentukan apakah suatu organisasi dapat berjalan secara efisien dan efektif.¹⁵

Pemerintah terlibat dalam penerbitan dan pelaksanaan peraturan perundang-undangan termasuk melahirkan sistem-sistem perizinan. Melalui instrumen pengaturan tersebut pemerintah mengendalikan masyarakat dalam bentuk peraturan termasuk izin yang mengandung larangan dan kewajiban. Izin sendiri sebagai salah satu instrumen pengaturan yang paling banyak digunakan oleh pemerintah dalam mengendalikan masyarakat. Dengan demikian, izin sebagai salah satu instrumen pemerintahan yang berfungsi mengendalikan tingkah laku masyarakat agar sesuai dengan tujuan yang ditetapkan.¹⁶

d. Peristiwa Konkrit

Izin sebagai salah satu jenis dari *beschikking* memiliki bentuk dan sifat yaitu¹⁷:

- 1) Konkrit, artinya objek yang diputuskan dalam Keputusan Tata Usaha Negara itu tidak abstrak, tetapi berwujud, tertentu atau dapat ditentukan;

¹⁵ North, 1990, dalam Lembaga Administrasi Negara, *Standar Pelayanan Publik*, Cetakan Pertama, Juli 2009, hlm. 49.

¹⁶ Ridwan, H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm. 213-215.

¹⁷ C.S.T. Kancil, *Kitab Undang-undang Peradilan Tata Usaha Negara*, Jakarta : Pradnya Paramita, 2003, hlm. 15.

- 2) Individual, artinya Keputusan Tata Usaha Negara itu tidak ditujukan untuk umum, tetapi tertentu baik alamat maupun hal yang dituju;
- 3) Final, artinya sudah definitif dan karenanya dapat menimbulkan akibat hukum.

e. Proses dan Prosedur

Proses dan prosedur perizinan dapat meliputi prosedur perizinan, proses penyelesaian perizinan merupakan proses internal yang dilakukan oleh aparat/ petugas. Dalam setiap tahapan pekerjaan tersebut, masing-masing pegawai dapat mengetahui peran masing-masing dalam proses penyelesaian perizinan.

Pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah, selaku pemberi izin. Disamping harus menempuh prosedur tertentu, pemohon izin juga harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu yang ditentukan secara sepihak oleh pemerintah atau pemberi izin. Prosedur dan persyaratan perizinan berbeda-beda tergantung jenis izin, tujuan izin, dan instansi pemberi izin.

f. Persyaratan

Menurut Soehino, syarat-syarat dalam izin itu bersifat konstitutif dan kondisional. Bersifat konstitutif, karena ditentukan suatu perbuatan atau tingkah laku tertentu yang harus (terlebih dahulu) dipenuhi, artinya dalam hal pemberian izin itu

ditentukan suatu perbuatan kongkrit, dan bila tidak dipenuhi dapat dikenai sanksi. Bersifat kondisional, karena penilaian tersebut baru ada dan dapat dilihat serta dapat dinilai setelah perbuatan atau tingkah laku yang disyaratkan itu terjadi.¹⁸ Dengan kata lain, pemerintah tidak boleh menentukan syarat yang melampaui batas tujuan yang hendak dicapai oleh peraturan hukum yang menjadi dasar perizinan bersangkutan.¹⁹

g. Waktu Penyelesaian Izin

Dimensi waktu selalu melekat pada proses perizinan karena adanya tata cara dan prosedur yang harus ditempuh seorang dalam mengurus perizinan tersebut.

h. Biaya Perizinan

Biaya/ tarif termasuk rinciannya yang ditetapkan dalam proses pemberian izin. Penetapan besaran biaya perizinan perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Rincian biaya harus jelas untuk setiap perizinan, khususnya yang memerlukan tindakan seperti penelitian, pemeriksaan, pengukuran dan pengajuan;
- 2) Ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan atau dan memperhatikan prosedur sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain itu harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- 1) Disebutkan dengan jelas;

¹⁸ Soehino, *Asas-asas Hukum Tata Pemerintahan, Liberty*, Yogyakarta, 1984, hlm.97.

¹⁹ Ridwan, H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm. 217.

- 2) Terdapat (mengikuti) standar nasional;
- 3) Tidak ada pengenaan biaya lebih dari sekali untuk setiap objek (syarat) tertentu;
- 4) Perhitungan didasarkan pada tingkan *real cost* (biaya yang sebenarnya);
- 5) Besarnya biaya diinformasikan secara luas.

i. Pengawasan Penyelenggaraan Izin

Pengertian Pengawasan Melekat seperti yang termuat dalam Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 1989 tentang Pedoman Pengawasan Melekat merupakan serangkaian kegiatan yang bersifat sebagai pengendalian yang terus menerus, dilakukan atasan langsung terhadap bawahannya, secara preventif dan represif agar pelaksanaan tugas bawahan tersebut berjalan secara efektif dan efisien sesuai dengan rencana kegiatan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.²⁰

3. Fungsi Pemberian Izin

Fungsi izin dimaksudkan agar perizinan yang ada dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga terdapat penyalahgunaan izin yang telah diberikan, dengan kata lain, fungsi pengaturan ini dapat disebut juga sebagai fungsi yang dimiliki oleh pemerintah²¹. Secara umum perizinan memiliki fungsi pembinaan,

²⁰ Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1989 Tentang *Pedoman Pelaksanaan Pengawasan Melekat*.

²¹ Andrian Sutedi, Op Cit, hlm 193

dalam artian bahwa dengan diberikannya izin oleh pemerintah, maka pelaku usaha sudah diakui sebagai pihak yang memiliki kompetensi untuk berkewajiban untuk memberikan pembinaan bagi pelaku usaha, maka pemerintah akan memiliki tanggung jawab pada pelaku usaha yang sebelumnya sudah diperoleh izin²².

4. Tujuan Pemberian Izin

Tujuan dari perijinan dapat dilihat dari dua sisi²³:

1. Dari sisi pemerintah
 - a) Untuk melaksanakan peraturan
 - b) Sebagai sumber pendapatan daerah
2. Dari sisi masyarakat
 - a) Untuk adanya kepastian hukum
 - b) Untuk adanya kepastian hak
 - c) Untuk memudahkan mendapatkan fasilitas

Berdasarkan UU No. 10 tahun 2004 pasal 7 Hirarki perundang-undangan mengenai tujuan perizinan secara umum adalah sebagai berikut:

- a. Keinginan mengarahkan (mengendalikan sturen) aktivitas-aktivitas tertentu (misalnya izin bangunan).
- b. Izin mencegah bahaya bagi lingkungan (izin-izin lingkungan).
- c. Keinginan melindungi objek-objek tertentu (izin terbang, izin membongkar pada monument-monumen)

²²Ibid, hlm 197

²³Ibid, hlm 200

- d. Izin hendak membagi benda-benda yang sedikit (izin penghuni di daerah padat penduduk).
- e. Izin memberikan pengarahan, dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas-aktivitas (izin berdasarkan “*drank en horecawet*” dimana pengurus harus memenuhi syarat-syarat tertentu).

5. Perizinan di sektor transportasi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah, pemerintahan daerah provinsi, dan pemerintahan daerah kabupaten/kota, telah dibagi-bagi kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi dalam bidang transportasi dan perhubungan. Permohonan perubahan izin trayek meliputi²⁴:

1. Perpanjangan masa berlaku izin
2. Penambahan jumlah kendaraan bermotor
3. Pengalihan kepemilikan perusahaan
4. Perubahan lintasan trayek
5. Penggantian kendaraan
6. Perubahan domisili pemilik

Izin usaha angkutan dikenal dengan ijin pengusaha angkutan (SIPA) ditujukan untuk kegiatan usaha angkutan penumpang kompresi dan perorangan. Adapun jenis usaha angkutan yang dikenal dengan ketentuan ini adalah:²⁵

²⁴Op Cit, hlm 313

²⁵Ibid

- 1) Angkutan antarkota
- 2) Angkutan kota
- 3) Angkutan taksi
- 4) Angkutan pariwisata
- 5) Angkutan sewa
- 6) Angkutan khusus
- 7) Angkutan barang

B. Kajian tentang Angkutan Umum

Pengangkutan adalah berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkut dan membawa, sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawa barang-barang atau orang-orang (penumpang)²⁶. Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien²⁷. Sedangkan Hukum Pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, yang mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, yaitu pengirim barang, penerima barang dan penumpang wajib menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut²⁸.

²⁶W. J. S. Poerwadarminta. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Departemen P dan K, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1976, hlm.97.

²⁷ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hlm. 20.

²⁸Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 6-7.

Adapun arti hukum pengangkutan jika ditinjau dari segi keperdataan, dapat diartikan sebagai keseluruhan peraturan-peraturannya, di dalam dan di luar kodifikasi yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/ atau orang-orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara²⁹.

Dari pengertian-pengertian yang telah diuraikan tersebut dapat diperoleh suatu kesimpulan bahwa pada pokoknya pengangkutan merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi.

Peranan angkutan jalan yang memiliki nilai penting dan strategis karena menguasai hajat hidup orang banyak maka angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dan dalam pengembangannya juga melibatkan pihak swasta. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 41 Pasal 1 Tahun 1993 perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang atau barang dengan kendaraan umum di jalan. Angkutan bus kegiatan usahanya menurut pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 yang menyebutkan kegiatan usaha angkutan orang atau barang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, Badan

²⁹Ibid

Usaha Milik Swasta Nasional, Koperasi, Perorangan warga Indonesia. Setiap angkutan umum yang beroperasi di kota Kediri ataupun kota lainnya di Indonesia membutuhkan trayek dan jaringan trayek, Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Sedangkan yang dimaksud dengan jaringan trayek adalah merupakan kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

Menurut Frank H. Wood Ward ada 3 jenis angkutan yaitu³⁰ :

1. Angkutan Darat
2. Angkutan laut
3. Angkutan Udara

Pada saat ini angkutan darat lebih memegang peranan penting dalam masyarakat karena selain murah tarifnya, dapat dijangkau pengguna jasa juga mudah digunakan. Dua jenis angkutan darat :

1. Angkutan darat diatas jalan raya diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992
2. Angkutan darat diatas rel kereta api diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992

Angkutan kota adalah sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan yang merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat kota dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan kota

³⁰ Frank Wood Ward, *Managemen Transportasi*, PT.Pustaka Binawan Presindo, M. 86 hlm 95

pada umumnya. Keberadaan angkutan kota sangat dibutuhkan tetapi apabila tidak ditangani dengan baik dan benar akan menjadi masalah bagi kehidupan masyarakat kota.

Permasalahan-permasalahan secara umum yang dihadapi transportasi perkotaan antara lain³¹ :

1. Pertumbuhan kebutuhan transportasi sering tidak seimbang dengan penyedia prasarana.
2. Kualitas dan jumlah angkutan umum yang belum memadai sarana dan prasarana, jaringan jalan dan jaringan trayek, terminal, sistem pengendalian dan pelayanan angkutan umum belum berhasil ditata secara konsepsional.
3. Makin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat.
4. Penggunaan kendaraan pribadi yang kurang efisien.
5. Di daerah perkotaan timbul kemacetan, kesemrawutan, dan pencemaran lingkungan.

Dikarenakan angkutan jalan raya merupakan hal yang menyangkut hajat hidup orang banyak atau masyarakat yang bergantung pada kebutuhan angkutan jalan raya, sehingga pemerintah mempunyai peran dan tanggung jawab yang sangat besar dalam mengelola dan mengatur tentang permasalahan transportasi termasuk angkutan jalan raya, hal ini sesuai dengan Undang-undang Dasar Tahun 1945 Pasal 33 ayat (2) yang menyatakan “cabang-cabang produksi penting bagi masyarakat dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”.

³¹Muslich Zainal Asikin, *Sistem Manajemen Transportasi Kota*, Philosophy Pres Fak Filsafat UGM dengan Abhiseka, Yogyakarta hal 10

Kebutuhan akan adanya transportasi, pemerintah mempunyai peran sebagai pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan, dan mengawasi perwujudan transportasi dan jaringan pelayanan³².

Pasal 42 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum dijelaskan sebagai berikut:

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, wajib memiliki izin trayek.
- (2) Izin trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), merupakan satu kesatuan dokumen yang terdiri dari :
 - a. surat keputusan izin trayek, yang sekurang-kurangnya memuat :
 - 1) nomor surat keputusan;
 - 2) nama perusahaan;
 - 3) nomor induk perusahaan;
 - 4) nama pimpinan perusahaan/ penanggung jawab;
 - 5) alamat perusahaan/ penanggung jawab;
 - 6) masa berlaku izin;
 - b. surat keputusan pelaksanaan izin trayek, yang sekurang-kurangnya memuat:
 - 1) nomor surat keputusan;
 - 2) nama perusahaan;
 - 3) kode trayek yang dilayani;

³² *Sistem Transportasi Nasional*, Dephub ; hlm 5

- 4) jumlah kendaraan yang diizinkan;
 - 5) jumlah perjalanan per hari;
 - 6) sifat pelayanan;
 - 7) masa berlaku izin;
- c. lampiran surat keputusan berupa daftar kendaraan, yang sekurang-kurangnya memuat :
- 1) nomor surat keputusan;
 - 2) nama perusahaan;
 - 3) nomor induk kendaraan;
 - 4) tanda nomor kendaraan;
 - 5) nomor uji;
 - 6) merk pabrik;
 - 7) tahun pembuatan;
 - 8) daya angkut orang;
 - 9) kode trayek yang dilayani;
 - 10) kode pelayanan;
- d. kartu pengawasan kendaraan, yang sekurang-kurangnya memuat :
- 1) nomor surat keputusan;
 - 2) nomor induk kendaraan;
 - 3) nama perusahaan;
 - 4) masa berlaku izin;
 - 5) trayek yang dilayani;
 - 6) tanda nomor kendaraan;
 - 7) nomor uji;

- 8) daya angkut orang;
 - 9) daya angkut bagasi;
 - 10) kode trayek yang dilayani;
 - 11) jenis dan sifat pelayanan;
 - 12) jadwal perjalanan;
- e. surat pernyataan kesanggupan untuk mentaati kewajiban sebagai pemegang izin trayek, yang ditandatangani pemohon dan diketahui pejabat pemberi izin.

C. Trayek Angkutan

1. Pengertian Trayek

Trayek adalah lintasan pergerakan angkutan umum yang menghubungkan titik asal ke titik tujuan dengan melalui rute yang ada. Sedangkan pengertian rute adalah jaringan jalan atau ruas jalan yang dilalui angkutan umum untuk mencapai suatu titik tujuan dari titik asal. Jadi dalam satu trayek mencakup beberapa rute yang dilalui.

Dalam penyusunan jaringan trayek, telah ditetapkan hirarki trayek yang terdapat dalam PP Republik Indonesia No.41 tahun 1993 tentang angkutan jalan yaitu:

1. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :
 - a. Mempunyai jadwal yang tetap.
 - b. Melayani angkutan kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung.
 - c. Dilayani oleh bus umum.
 - d. Pelayanan cepat atau lambat.

- e. Jarak pendek.
 - f. Melalui tempat-tempat untuk mengangkut dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.
2. Trayek cabang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - a. Mempunyai jadwal tetap.
 - b. Melayani angkutan kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan permukiman.
 - c. Dilayani oleh bus umum.
 - d. Pelayanan cepat atau lambat.
 - e. Jarak pendek.
 - f. Melalui tempat-tempat untuk mengangkut atau menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.
 3. Trayek ranting cabang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - a. Melayani angkutan dalam kawasan permukiman.
 - b. Dilayani oleh bus umum dan atau mobil penumpang umum.
 - c. Pelayanan lambat.
 - d. Jarak pendek.

Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, mobil penumpang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal dalam wilayah Daerah³³;

Trayek Angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai

³³ Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor: 3 Tahun 1999 Tentang *Retibusi Izin Trayek*

asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal³⁴. Ijin trayek angkutan umum jalan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikelompokkan atas Angkutan trayek tetap dan teratur dan angkutan tidak dalam trayek yang dikenal sebagai izin operasi:

1) Angkutan Trayek Tetap dan Teratur

Angkutan Trayek Tetap dan Teratur melayani lintasan/rute yang tetap dari terminal yang telah ditetapkan ke terminal tujuan yang telah ditetapkan dan dilayani dengan frekuensi tertentu/dilengkapi dengan jadwal perjalanan.

2) Angkutan Lintas Batas Negara

Angkutan Lintas Batas Negara adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;

3) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota yang melalui lebih dari satu daerah Provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;

4) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi

Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota dalam satu

³⁴ http://id.wikipedia.org/wiki/Trayek_angkutan di akses pada tanggal 12 agustus 2013

daerah Provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;

5) Angkutan Kota

Angkutan Kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kota atau wilayah ibukota Kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek;

6) Angkutan Perdesaan

Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat/desa ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum/Angkot yang terikat dalam trayek;

Tentang keberadaan angkutan umum termasuk angkutan bus perkotaan diatur pemerintah melalui Undang-undang DLLAJ Nomor 14 Tahun 1992 dan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor 274 / lik.105/DPRD /Tahun 1996 yang memuat tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya. Tetapi adanya peraturan tersebut tentu saja belum mampu mengimbangi banyaknya angkutan bus perkotaan beserta masalah-masalahnya sehingga pemerintah melalui menteri perhubungan mengeluarkan keputusan yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum yaitu dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003.

Sehingga perusahaan mobil bus umum dalam peranannya yang menyangkut kebutuhan masyarakat luas harus dijalankan sesuai izin trayek yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Mengenai ijin trayek dalam pasal 2 PP Nomor: 3 Tahun 1999 Tentang Retibusi Izin Trayek adalah sebagai berikut:

- (1) Setiap mobil penumpang umum dan mobil bus, wajib memiliki Izin Trayek.
- (2) Setiap Taksi untuk melakukan kegiatan pengangkutan wajib memiliki izin operasi.
- (3) Orang pribadi atau badan yang mengoperasikan kendaraan tersebut ayat (1) dan ayat (2) Pasal ini, diwajibkan mengajukan permohonan Izin Trayek dengan mengisi SPdORD.
- (4) Orang pribadi atau badan yang telah mendapat Keputusan Izin Trayek diberikan Kartu Pengawasan bagi setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (5) Setiap 6 (enam) bulan sekali Kartu Pengawasan wajib diperbaharu.
- (6) Persyaratan yang harus dipenuhi untuk memperoleh Izin Trayek sebagaimana tersebut ayat (1) dan ayat (2) Pasal ini adalah sebagai berikut :
 - a. memiliki izin usaha angkutan.
 - b. memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan.
 - c. memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan.
 - d. memiliki atau menguasai perawatan kendaraan bermotor.
- (7) Tatacara untuk memperoleh Izin Trayek diatur lebih lanjut oleh Gubernur.

2. Permohonan Izin Trayek

Untuk permohonan izin trayek baru dapat dijelaskan pada pasal 47 sebagai berikut:

(1) Permohonan izin bagi pemohon baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf a, diajukan kepada pejabat pemberi izin dilengkapi dengan:

a. persyaratan administratif dan teknis sebagaimana dimaksud Pasal 45 ayat (2) dan ayat (3);

b. pertimbangan dari Gubernur, dalam hal ini Dinas Propinsi masing-masing menurut asal dan tujuan trayek yang diminta, untuk trayek antar kota antar propinsi, trayek antar propinsi untuk pelayanan antar jemput, karyawan, permukiman, dan pemadu moda, yang meliputi :

- 1) jumlah perusahaan, jumlah bus dan jumlah rit yang beroperasi melayani trayek yang dimohon;
- 2) data faktor muatan pada trayek yang bersangkutan;
- 3) pengaruh terhadap jenis pelayanan lainnya;
- 4) kapasitas terminal yang disinggahi;
- 5) rencana jadwal perjalanan;
- 6) kelas jalan yang dilalui;
- 7) fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor atau pool;
- 8) fasilitas pemeliharaan atau perawatan kendaraan;

c. pertimbangan dari Walikota / Bupati, dalam hal ini Dinas Kota / Kabupaten masing-masing menurut asal dan tujuan trayek yang

diminta, untuk trayek antar kota dalam propinsi, trayek dalam propinsi untuk pelayanan antar jemput, karyawan, permukiman, dan pepadu moda, yang meliputi :

- 1) jumlah perusahaan, jumlah bus dan jumlah rit yang beroperasi melayani trayek yang dimohon;
- 2) data faktor muatan pada trayek yang bersangkutan;
- 3) pengaruh terhadap jenis pelayanan lainnya;
- 4) kapasitas terminal yang disinggahi;
- 5) rencana jadwal perjalanan;
- 6) kelas jalan yang dilalui;
- 7) fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor atau pool;
- 8) fasilitas pemeliharaan atau perawatan kendaraan;

Sedangkan untuk ijin trayek lama atau perpanjangan diatur dalam pasal 48 sebagai berikut:

- (1) Permohonan pembaharuan masa berlaku izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf b, diajukan kepada pejabat pemberi izin, dilengkapi dengan :
 - a. persyaratan administratif dan teknis sebagaimana dimaksud Pasal 45 ayat (2) dan ayat (3);
 - b. pertimbangan dari Gubernur, dalam hal ini Dinas Propinsi sesuai domisili perusahaan, untuk trayek antar kota antar propinsi, trayek antar propinsi untuk pelayanan antar jemput, karyawan, permukiman, dan pepadu moda, yang meliputi :

- 1) jumlah perusahaan, jumlah bus dan jumlah rit yang beroperasi melayani trayek yang dimohon;
 - 2) data faktor muatan pada trayek yang bersangkutan;
 - 3) pengaruh terhadap jenis pelayanan lainnya;
 - 4) kapasitas terminal yang disinggahi;
 - 5) rencana jadwal perjalanan;
 - 6) kelas jalan yang dilalui;
 - 7) fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor atau pool;
 - 8) fasilitas pemeliharaan atau perawatan kendaraan;
- c. pertimbangan dari Walikota / Bupati, dalam hal ini Dinas Kota / Kabupaten sesuai domisili perusahaan, untuk trayek antar kota dalam propinsi, trayek dalam propinsi untuk pelayanan antar jemput, karyawan, permukiman dan pepadu moda, yang meliputi :
- 1) jumlah perusahaan, jumlah bus dan jumlah rit yang beroperasi melayani trayek yang dimohon;
 - 2) data faktor muatan pada trayek yang bersangkutan;
 - 3) pengaruh terhadap jenis pelayanan lainnya;
 - 4) kapasitas terminal yang disinggahi;
 - 5) rencana jadwal perjalanan;
 - 6) kelas jalan yang dilalui;
 - 7) fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor atau pool;
 - 8) fasilitas pemeliharaan atau perawatan kendaraan;

(2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), pemberi izin melakukan analisis persyaratan administratif dan teknis.

(3) Apabila permohonan yang diajukan pemohon dapat diterima pejabat pemberi izin, pemberi izin memberikan izin trayek, berupa :

- a. surat keputusan izin trayek;
- b. surat keputusan pelaksanaan izin trayek;
- c. lampiran surat keputusan izin trayek berupa daftar kendaraan;
- d. kartu pengawasan kendaraan;
- e. surat pernyataan kesanggupan untuk mentaati seluruh kewajiban sebagai pemegang izin trayek, yang ditandatangani pemohon dan diketahui pejabat pemberi izin.

Adapun bentuk dokumen perizinan yang diterbitkan Dinas Perhubungan meliputi:

1. Permintaan Advis/Pendapat Teknis Ke Dishub Kota/Kabupaten.
2. Surat Informasi Izin Trayek/Operasi
3. Rekomendasi/Advis Ke Dirjen Perhubungan Darat
4. SK/KP Izin Trayek/Operasi

Maka dari itu pemohon yang ingin memiliki izin trayek kendaraan umum harus memenuhi 2 unsur persyaratan yaitu :

Untuk Permohonan Advis/Pendapat Teknis atau Informasi trayek/operasi

1. Surat Permohonan
2. KTP Pemilik Kendaraan
3. No. Mesin dan No. Chasis (untuk kendaraan baru)
4. Data pendukung kendaraan lama (untuk pemohon peremajaan seperti:

Dipremankan, tidak laik jalan, mutasi keluar daerah, pindah lintasan, dicabut/pencabutan SK dan lain lain)

5. Pencabutan SK Izin Trayek (untuk pemohon pengisian Kekosongan)
6. SIUP
7. Jasa Raharja
8. Rekomendasi Daerah untuk penambahan alokasi
9. Organda

Untuk Permohonan Realisasi atau Daftar Ulang SK/KP dan Pembaharuan:

1. Surat Permohonan
2. Rekomendasi (Asli Surat Informasi izin Trayek/Operasi)
3. Surat Keterangan Domisili Perusahaan
4. No. Mesin dan No. Chasis (untuk kendaraan baru)
5. Data pendukung kendaraan lama (untuk pemohon peremajaan seperti dipremankan, tidak laik jalan, mutasi keluar daerah, pindah lintasan, dicabut/pencabutan SK dan lain lain)
6. Pencabutan SK Izin Trayek (untuk pemohon pengisian Kekosongan)
7. SIUP
8. Jasa Raharja
9. Rekomendasi Daerah untuk penambahan alokasi
10. Argo Meter (Untuk Taksi)
11. Organda
12. Keterangan Memiliki Garasi/Pool Kendaraan
13. Surat Pernyataan Peremajaan (Bagi Kendaraan : Taksi Usia Kend > 7 thn, Bis Kecil/Angkot
14. > 10 Thn, Bis Sedang > 13 Thn, Bis Besar > 18 Thn)

15. Hasil Uji Fisik Kendaraan (Bagi Kendaraan : Taksi Usia Kend > 7 thn,

Bis Kecil/Angkot > 10

16. Thn, Bis Sedang > 13 Thn, Bis Besar > 18 Thn)³⁵

3. Kriteria Penetapan Trayek

Menurut Departemen Perhubungan 1998, penetapan trayek mempunyai kriteria sebagai berikut:

1. Jumlah permintaan minimum

Jumlah permintaan minimal yang diperlukan untuk mengembangkan trayek baru tergantung pada jenis pelayanan baik pelayanan reguler perkotaan dengan frekuensi tinggi atau pelayanan antar kota dengan frekuensi rendah. Untuk angkutan kota butuh minimum 1800-2000 orang penumpang per hari untuk kedua arah untuk pelayanan purna waktu (12-24 jam operasi tiap hari) dan minimum antara 150-200 orang penumpang tiap jam untuk pelayanan paruh waktu (pelayanan hanya pada jam sibuk).

2. Lintasan pendek

Penetapan trayek sedapat mungkin melalui lintasan terpendek yaitu dengan menghindari lintasan yang dibelok-belokan. Meskipun demikian penyimpangan dari lintasan terpendek dapat dilakukan, bila hal itu tidak dapat dihindari. Tumpang tindih (*overlapping*) juga harus dihindari karena dapat mengakibatkan pemborosan sumberdaya. *Overlapping* lebih dari dua trayek dapat ditoleransi di pusat kota, tetapi dipinggir kota hanya ditoleransi satu *overlapping*.

³⁵http://dishubkominfo.majalengkakab.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=69 di akses pada tanggal 19 agustus 2013

3. Kriteria lainnya

- a. Geometrik jalan (memadai untuk moda angkutan yang direncanakan untuk melayani trayek itu, bila akan dilayani dengan bus besar, maka lebar jalur harus sekurang-kurangnya 3 meter).
- b. Panjang trayek angkutan agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2-2,5 jam untuk perjalanan pulang pergi.
- c. Sedapat mungkin direncanakan perjalanan pulang pergi melalui rute yang sama. Bila tidak dapat dihindari dikarenakan trayek melalui jalan satu arah, maka harus diusahakan agar jarak antara rute pergi dan kembali tidak lebih dari 300-400 m.
- d. Diusahakan agar trayek yang melalui pusat kota tidak berhenti dan mangkal di pusat kota tapi jalan terus, karena akan berdampak pada kemacetan lalu lintas disekitar terminal pusat kota.

4. Kepadatan trayek

Harus disusun sedemikian rupa sehingga dapat menjangkau seluruh wilayah kota yang butuh pelayanan angkutan umum. Yang dimaksud terjangkau adalah rute pelayanan dapat dijangkau dengan berjalan kaki maksimal 500 m oleh 70 % - 75 % penduduk yang tinggal di daerah padat atau sama dengan waktu berjalan kaki selama 5 - 6 menit. Jadi jarak antara rute pelayanan yang paralel maksimal berkisar 800 m, sedang di daerah pinggir kota jaraknya 1600 m atau lebih dapat dijangkau oleh 50 % - 60 % penduduknya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah hukum empiris (*empirical legal research*), berarti bahwa dalam menyelesaikan permasalahan yang akan dibahas, berdasarkan pada peraturan-peraturan yang berlaku, dengan menghubungkan kenyataan yang telah terjadi di masyarakat. Dalam penelitian ini penulis melakukan penelitian melalui peraturan-peraturan dan bahan hukum yang berhubungan dengan penulisan ini penulis melakukan penelitian terhadap pertimbangan dinas perhubungan dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum.

B. Metode Pendekatan

Dalam penulisan ini, penulis menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Penelitian hukum yuridis sosiologis mempunyai obyek kajian mengenai perilaku masyarakat. Perilaku masyarakat yang dikaji adalah perilaku yang timbul akibat berinteraksi dengan sistem norma yang ada.

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengkaji tentang pertimbangan dinas perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan izin trayek kepada jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri.

C. Lokasi Penelitian

Adapun yang menjadi lokasi penelitian penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini yakni dinas perhubungan kabupaten Kediri. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada pertimbangan sebagai berikut:

1. Kabupaten Kediri

Penulis memilih lokasi penelitian yakni Kabupaten Kediri karena wilayah Kabupaten Kediri merupakan daerah yang sangat luas, dan banyak masyarakat dari kota lain yang datang ke kabupaten Kediri sehingga berdampak pada penyebaran masyarakat di kabupaten Kediri, berdasarkan kepentingan yang bermacam-macam, serta berdasarkan banyaknya angkutan yang ada di Kabupaten Kediri, maka banyak pula permasalahan yang ada mengenai keadaan atau kondisi dari angkutan umum di Kabupaten Kediri, permasalahan tentang izin trayek angkutan umum yang diberikan oleh dinas perhubungan kabupaten Kediri kepada pemilik kendaraan umum tersebut.

2. Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri

Dinas Perhubungan merupakan unsur pendukung penyelenggaraan pemerintahan daerah di bidang perhubungan transportasi yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan pengelolaan terhadap transportasi.

D. Jenis Data dan Sumber Data

1. Jenis Data

Adapun Jenis data yang dikumpul dalam penulisan skripsi ini dilakukan dengan pengumpulan data primer dan data sekunder.

a. Data primer

Data primer adalah data dan informasi yang diperoleh atau diterima dari hasil penelitian dan/atau narasumbernya dengan melakukan studi lapang terhadap objek penelitian di lapangan yaitu di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri yang diperoleh langsung dari sumbernya atau obyek yang diteliti.³⁶

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari hasil penelaahan kepustakaan atau penelaahan terhadap berbagai literatur atau bahan pustaka yang berkaitan dengan masalah atau materi penelitian.³⁷

2. Sumber Data

Sumber data yang dikumpul dalam penulisan skripsi ini dilakukan dengan pengumpulan data primer dan data sekunder

a. Data primer

Data primer diperoleh dari hasil penelitian di lapangan, yaitu mengenai: ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah dan peraturan perundang-undangan lain yang dikeluarkan oleh pemerintah Republik Indonesia.

³⁶ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Pengertian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Belajar, Yogyakarta, 2009, Halaman 156.

³⁷ *Ibid.*

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari buku literatur, koleksi Perpustakaan Universitas Brawijaya, Pusat Data dan Informasi Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang berhubungan dengan penelitian melalui studi pustaka dengan mengambil data yang diperoleh secara teknis dan penelusuran situs internet maupun tulisan-tulisan dalam bentuk lain yang sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan dalam pengambilan data adalah:

- a. Data primer diperoleh dengan wawancara, merupakan salah satu bentuk atau cara pengumpulan data komunikasi verbal atau tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan responden atau narasumber atau informan untuk mendapatkan informasi.³⁸ Wawancara dilakukan dengan responden. Responden dalam penelitian ini adalah pihak dinas perhubungan kabupaten Kediri
- b. Data sekunder diperoleh dengan cara:

- 1) Studi Kepustakaan

Mengumpulkan dan mempelajari literatur-literatur yang relevan dengan penelitian sebagai bahan perbandingan dan kajian pustaka.

- 2) Studi Dokumentasi

³⁸*Ibid.*, Halaman 161.

Pengumpulan data dengan cara menyalin dan memfotokopi dokumen serta catatan penting yang ada di dinas perhubungan kabupaten Kediri, selain itu juga mengunduh dari internet.

F. Populasi dan Sampel

Populasi adalah seluruh objek atau seluruh individu/unit atau seluruh gejala/kegiatan atau yang akan diteliti.³⁹ Dalam penelitian yang dilakukan penulis, yang dapat dikatakan sebagai populasi adalah pegawai yang ada di dinas perhubungan kabupaten Kediri.

Sampel adalah contoh dari suatu populasi atau sub populasi yang cukup besar jumlahnya dan sampel harus dapat mewakili populasi atau sub populasi.⁴⁰ Untuk meneliti suatu populasi yang jumlahnya besar terkadang tidak memungkinkan karena ada keterbatasan-keterbatasan tertentu. Teknik penarikan sampel yang dilakukan oleh penulis adalah dengan cara *purposive sampling*, yakni penentuan sampel dengan cara mengambil subyek didasarkan pada tujuan tertentu dalam hal yang diteliti adalah:

1. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri.
2. 2 orang pegawai di dinas perhubungan Kabupaten Kediri di bidang pemberian izin trayek Angkutan umum.
3. Pemilik kendaraan umum khusus di kabupaten Kediri (dalam hal ini diwakili oleh pihak PO)

³⁹*Ibid.*, hlm 171.

⁴⁰*Ibid.*

G. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah deskriptif analisis. Deskriptif analisis adalah prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara menganalisis kemudian memaparkan atau menggambarkan atas data yang diperoleh dari hasil pengamatan di lapangan dan studi pustaka kemudian dianalisis dan diinterpretasikan dengan memberi kesimpulan.⁴¹

H. Definisi Operasional Variabel

a. Perizinan

izin adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan

Perizinan adalah pemberian legalitas kepada orang atau pelaku atau usaha atau badan kegiatan tertentu dalam bentuk izin.

b. Trayek

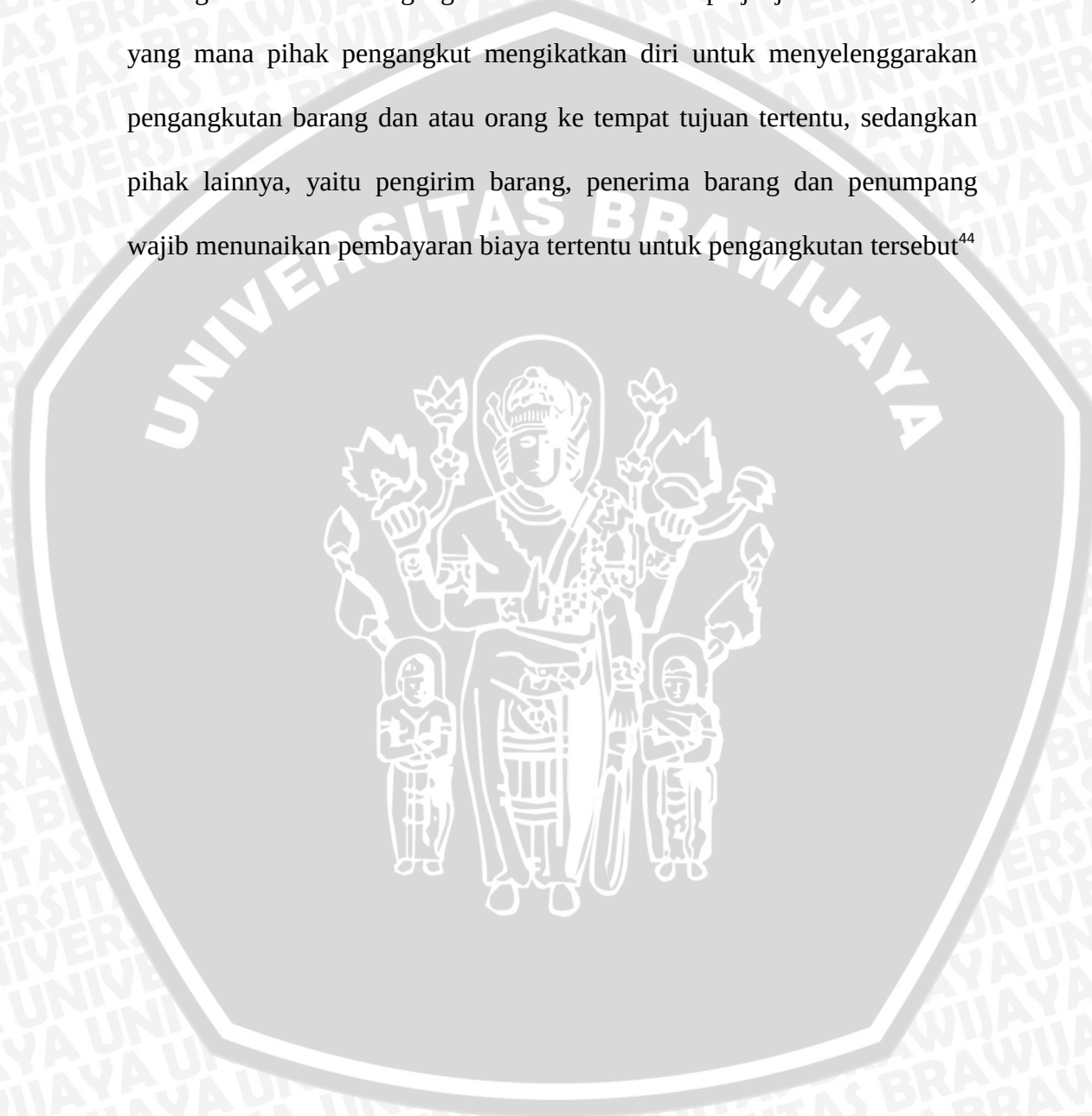
Trayek adalah lintasan pergerakan angkutan umum yang menghubungkan titik asal ke titik tujuan dengan melalui rute yang ada. Sedangkan pengertian rute adalah jaringan jalan atau rias jalan yang dilalui angkutan umum untuk mencapai suatu titik tujuan dari titik asal. Jadi dalam satu trayek mencakup beberapa rute yang dilalui.

c. Angkutan Umum

Angkut yang berarti mengangkut dan membawa, sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawa barang-barang atau orang-

⁴¹ *Ibid.*, hlm 181.

orang (penumpang)⁴². Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien⁴³. Sedangkan Hukum Pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, yang mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, yaitu pengirim barang, penerima barang dan penumpang wajib menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut⁴⁴.



⁴²W. J. S. Poerwadarminta. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Departemen P dan K, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1976, hlm.97.

⁴³ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hlm. 20.

⁴⁴Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 6-7.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Sejarah Singkat Kabupaten Kediri

Kabupaten Kediri, adalah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Pusat pemerintahan berada di Kediri meskipun pemindahan pusat pemerintahan ke Pare telah lama direncanakan dan bahkan sekarang dibatalkan.

Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Jombang di utara, Kabupaten Malang di timur, Kabupaten Blitar dan Kabupaten Tulungagung di selatan, Kabupaten Madiun dan Kabupaten Ponorogo di barat, serta Kabupaten Nganjuk di barat dan utara. Kabupaten Kediri memiliki luas wilayah 963,21 km² dengan 26 kecamatan.⁴⁵ Kabupaten Kediri adalah lokasi dari pusat satu kerajaan penting di Nusantara pada awal milenium kedua, Kerajaan Kediri.⁴⁶

a. Letak Daerah Kabupaten Kediri

Posisi geografi Kabupaten Kediri terletak antara 111o 47' 05" sampai dengan 112o 18'20" Bujur Timur dan 7o 36' 12" sampai dengan 8o 0' 32 Lintang Selatan. Wilayah Kabupaten Kediri diapit oleh 5 Kabupaten, yakni :

⁴⁵ <file:///I:/MATERI/Kabupaten%20Kediri%20%20Wikipedia%20bahasa%20Indonesia,%20e nsiki opedia%20bebas.htm> di akses pada tanggal 9 januari 2014

⁴⁶ <http://www.jatimprov.go.id/site/kabupaten-kediri/> di akses pada tanggal 19 januari 2014

- Sebelah Barat :Tulungagung dan Nganjuk
- Sebelah Utara : Nganjuk dan Jombang
- Sebelah Timur : Jombang dan Malang
- Sebelah Selatan : Blitar dan Tulungagung

Kondisi topografi terdiri dari dataran rendah dan pegunungan yang dilalui aliran sungai Brantas yang membelah dari selatan ke utara. Suhu udara berkisar antara 23o C sampai dengan 31o C dengan tingkat curah hujan rata-rata sekitar 1652 mm per hari. secara keseluruhan luas wilayah ada sekitar 1.386.05 KM2 atau + 5%, dari luas wilyah propinsi Jawa Timur

Wilayah Kabupaten kediri diapit oleh dua gunung yang berbeda sifatnya, yaitu Gunung Kelud di sebelah Timur yang bersifat Vulkanik dan Gunung Wilis disebelah barat yang bersifat non vulkanik, sedangkan tepat di bagian tengah wilyah Kabupaten Kediri melintas sungai Brantas yang membelah Wilayah Kabupaten Kediri menjadi dua bagian, yaitu bagian Barat sungai Brantas: merupakan perbukitan lereng Gunung Wilis dan Gunung Klotok. dan bagian timur Sungai Brantas⁴⁷

b. Visi dan Misi Kabupaten Kediri

VISI :

Terwujudnya Masyarakat Kabupaten Kediri yang Beriman dan Bertaqwa Kepada Tuhan Yang Maha Esa, Cerdas, Sehat, Mandiri,

⁴⁷http://www.kedirikab.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=94&Itemid=787&lang=id di akses pada tanggal 19 januari 2014

Tenteram dan Sejahtera yang Berbasis pada Lima Sektor Utama Pembangunan, yaitu: Pendidikan, Kesehatan, Pertanian, Industri-Perdagangan dan Pariwisata, yang Didukung oleh Penyelenggaraan Pemerintahan yang Profesional.

MISI :

Untuk mewujudkan Visi tersebut, ditetapkan Misi pembangunan Kabupaten Kediri tahun 2011 – 2015 sebagai berikut :

1. Melaksanakan ajaran agama dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, sebagai wujud peningkatan keimanan dan ketaqwaan kepada Tuhan Yang maha Esa.
2. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang ditandai dengan terpenuhinya kebutuhan pangan, sandang, dan papan serta terwujudnya keluarga sehat.
3. Menumbuh-kembangkan aktivitas pendidikan formal, non-formal dan informal untuk meningkatkan sumber daya generasi muda sebagai upaya mencapai tujuan mencerdaskan kehidupan bangsa.
4. Meningkatkan kesadaran dan pemahaman masyarakat akan pola hidup sehat sebagai langkah nyata menuju keluarga sejahtera.
5. Membangun kehidupan masyarakat yang tertata, taat hukum dan peraturan perundangan, saling menghargai satu sama lain sebagai dasar pemahaman atas hak asasi manusia, gotong-royong, dan toleran, dalam rangka menciptakan suasana aman, tertib dan damai di masyarakat.

6. Mengembangkan industri dan perdagangan berbasis pertanian yang berorientasi pada mekanisme pasar bersama Koperasi dan UKM.
7. Menggalakkan promosi di sektor pariwisata, produk-produk *home-industry*, pertanian, perkebunan, perikanan di tingkat regional, nasional dan global.
8. Menciptakan susana kondusif sehingga membuat kehidupan masyarakat menjadi tenteram.
9. Mewujudkan birokrasi pemerintahan yang bersih, berwibawa, bebas KKN, transparan, akuntabel, responsif terhadap permasalahan masyarakat sebagai upaya meningkatkan pelayanan yang optimal kepada masyarakat.⁴⁸

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri

Sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Kediri Nomor 21 Tahun 2008 dan Keputusan Bupati Kediri Nomor 47 Tahun 2008, Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan. Dalam melaksanakan tugas tersebut Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang Perhubungan
2. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang Perhubungan
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang Perhubungan

⁴⁸ http://kedirikab.go.id/?option=com_content&task=view&id=70 di akses pada tanggal 19 januari 2014

4. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dasar Hukum

1. PP N. 41 tahun 1993 tanggal 5 Juli 1993
2. KM perhubungan No. 35 tahun 2003
3. Perda no 21 tahun 2011
4. Kep Bupati No. 330 tahun 2000 tanggal 14 April 2000

Visi

Terwujudnya Kabupaten Kediri yang sejahtera, berkeadilan, mandiri, berwawasan lingkungan, dan berakhlak mulia.

Misi

Mewujudkan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan daya saing daerah, pertumbuhan ekonomi yang berbasis kerakyatan, dan optimalisasi pengelolaan sumber daya yang berkelanjutan.

Tugas Pokok Dan Fungsi

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan kewenangan pemerintah daerah dalam bidang perhubungan. Untuk melaksanakan tugas, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

- (a). penetapan rencana kerja dan program/kegiatan,
- (b). pengkoordinasian rencana kerja dan program,
- (c). penyelenggaraan pembinaan teknis perhubungan,

- (d). penyusunan laporan kegiatan pelaksanaan tugas,
- (e). pengkoordinasian pelaksanaan kebijakan teknis dan program,
- (f). pengkoordinasian seluruh kebijakan kegiatan baik lintas program maupun lintas sektoral,
- (g). pemantauan dan pengendalian pelaksanaan urusan rumah tangga yang meliputi administrasi, keuangan, kepegawaian, perlengkapan, hubungan masyarakat dan surat menyurat serta informasi dibidang perhubungan,
- (h). penetapan keputusan dan penerbitan perijinan sesuai dengan kewenangan,
- (i). pelaporan program dan kegiatan,
- (j). pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai bidang tugasnya.

Susunan Organisasi

1. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri dari :

- (a). Kepala Dinas,
- (b). Sekretariat,
- (c). Bidang Lalu Lintas,
- (d). Bidang Angkutan,
- (e). Bidang Sarana/Prasarana dan Operasi,

- (f). Kelompok Jabatan Fungsional,
- (g). UPTD.

2. Sekretariat, Bidang-bidang dan UPTD, masing-masing dipimpin oleh seorang Sekretaris, Kepala Bidang dan Kepala UPTD yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Tugas Pokok dan Fungsi Sub Bagian Bidang Angkutan :

1. Bidang Angkutan mempunyai tugas melaksanakan kebijakan program dan petunjuk teknis angkutan dan prasarana angkutan.
2. Untuk melaksanakan tugas, Bidang Angkutan mempunyai fungsi :
 - (a). perumusan kebijakan teknis dan penyusunan program kerja,
 - (b). pengkoordinasian perumusan kebijakan teknis dan strategi pembangunan dalam jangka pendek, menengah dan panjang dibidang angkutan,
 - (c). pelaksanaan perumusan manajemen angkutan orang, barang dan angkutan khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
 - (d). perumusan kebijakan teknis angkutan jalan, laut dan penyeberangan diwilayah kabuapten Kediri,
 - (e). pelaporan pelaksanaan tugas dan program kerja,

- (f). pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai bidang tugas dan fungsinya.

Bidang Angkutan, membawahi :

- (a). Seksi Angkutan Jalan,
(b). Seksi Angkutan Laut dan Penyeberangan.

Masing-masing Seksi dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Angkutan.

Tugas Pokok dan Fungsi Masing-masing Seksi:

Seksi Angkutan Jalan, mempunyai tugas :

- (a). Menyusun rencana kegiatan dan program kerja sebagai pedoman kerja,
(b). Menyiapkan pelaksanaan pembinaan angkutan orang, angkutan barang dan angkutan khusus,
(c). Menyusun, penetapan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan untuk pelayanan jaringan trayek angkutan orang,
(d). Menyusun dan menetapkan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan,
(e). Menetapkan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan serta pemberian ijin operasi untuk angkutan taksi,
(f). Memberikan rekomendasi operasi angkutan sewa,

- (g). Memberikan izin usaha angkutan orang dan angkutan barang,
- (h). Melaksanakan pengendalian dan penerbitan izin usaha, izin kuli serta izin bongkar muat barang untuk angkutan barang,
- (i). Melaksanakan pengendalian dan penerbitan izin trayek, izin usaha, izin operasi, izin izidentil, izin angkutan sewa, izin angkutan pariwisata untuk angkutan orang,
- (j). Menetapkan tarif penumpang angkutan dalam wilayah kabupaten,
- (k). Melaporkan hasil pelaksanaan tugas,
- (l). Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai bidang tugasnya.

Seksi Angkutan Laut dan Penyeberangan, mempunyai tugas :

- (a). Menyusun rencana kegiatan dan program kerja sebagai pedoman kerja,
- (b). Menetapkan lokasi, pembangunan, penyelenggaraan dan pengelolaan pelabuhan/dermaga umum,
- (c). Menetapkan izin pengoperasian dan penetapan pelayanan operasional 24 (dua puluh empat) jam pelabuhan khusus,
- (d). Menyusun dan penetapan rencana umum lintas penyeberangan, rencana iniduk, Daerah Lingkungan Kerja (DLKR), Daerah Lingkungan Kepemilikan Pelabuhan (DLKP),

- (e). Mengadakan, memasang dan memelihara rambu pelayaran,
- (f). Memberikan ijin pembuatan tempat penimbunan kayu (logpon),
jaring terapung dan kerambah,
- (g). Memberikan ijin usaha perusahaan pelayaran dan penunjang
angkutan laut,
- (h). Mengusulkan, pengawasan dan pengendalian terhadap tarif jasa
pelabuhan dan tarif angkutan laut dan penyeberangan,
- (i). Menyiapkan, penetapan dan pelaksanaan tatanan, rencana induk dan
pengembangan serta rancang bangun fasilitas pelabuhan,
- (j). Memberikan ijin kerja keruk, reklamasi, salvage dan kegiatan
penyelaman/pekerjaan bawah air,
- (k). Memberikan ijin usaha tally, bongkar muat barang dari dan ke kapal
serta ijin usaha ekspedisi,
- (l). Melaporkan penempatan kapal dalam trayek tetap dan teratur serta
pengoperasian kapal secara tidak tetap dan tidak teratur bagi kapal
yang beroperasi diwilayah kabupaten,
- (m). Melaksanakan pengawasan keselamatan kapal, pengukuran kapal,
pas kecil, konstruksi kapal, permesinan kapal, sertifikat keselamatan
kapal, perlengkapan kapal, dokumen pengawakan kapal dan
pendaftaran serta penerbitan surat tanda kebangsaan kapal,

- (n). Melaksanakan operasi pengawasan dan pengendalian ketertiban angkutan laut dan penyeberangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
- (o). Melaksanakan penyidikan terhadap pelanggaran pelayaran sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
- (p). Melaksanakan pembangunan sarana bantu navigasi pelayaran,
- (q). Melaporkan hasil pelaksanaan tugas,
- (r). Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai bidang tugasnya.

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor

- (1). Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dipimpin oleh seorang Kepala yang dalam melaksanakan tugas berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas dan pembinaan teknis dibawah Bidang Sarana/Prasarana dan Operasi.
- (2). Kepala Balai Pengujian Kendaraan Bermotor, mempunyai tugas :
 - (a).memimpin serta melaksanakan tugas dan fungsi Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor,
 - (b).memimpin serta mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan aparat pelaksana dan staf Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor.
- (3). Lokasi Balai Pengujian Kendaraan Bermotor berada diwilayah kecamatan Kraksaan.

(4). Balai Pengujian Kendaraan Bermotor, membawahi :

(a). Sub Bagian Tata Usaha,

(b). Pelaksana Penguji Kendaraan Bermotor.

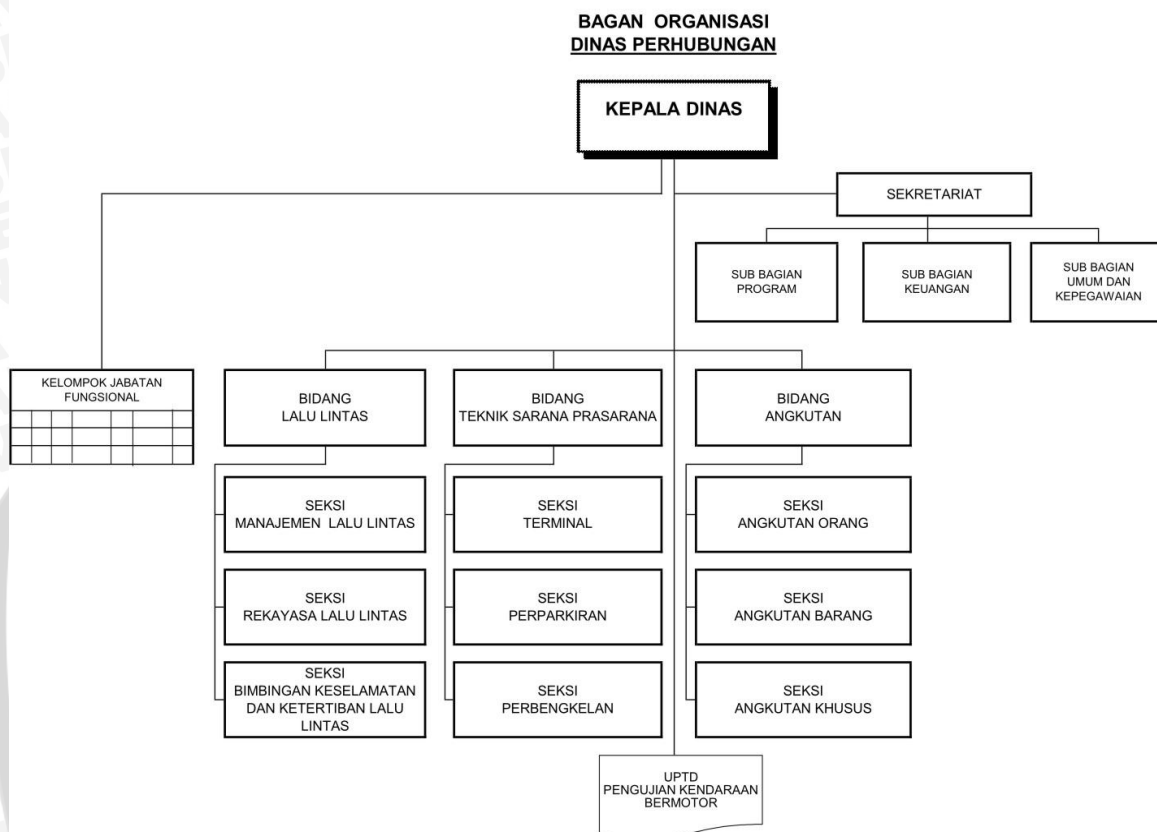
Tata Kerja

Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Dinas wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan dinas serta dengan instansi lain diluar dinas sesuai dengan tugas pokok masing-masing.



Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri

LAMPIRAN I : PERATURAN DAERAH KABUPATEN KEDIRI
NOMOR : 21 TAHUN 2008
TANGGAL: 15 - 10 - 2008



Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dipimpin oleh seorang Kepala Dinas, dengan dibantu oleh seorang Sekretaris, tiga Sub Bagian, tiga Bidang yang membawahi tiga Seksi, Unit Pelaksana Teknis, dan Kelompok Jabatan Fungsional seperti dapat dilihat pada Bagan 1.

Struktur organisasi tersebut telah sesuai kebutuhan pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2007 tentang Organisasi Perangkat Daerah.⁴⁹

⁴⁹ Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri

B. Pertimbangan Dinas Perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan Nomor 21 Tahun 2011 tentang Retribusi dan Ijin Trayek.

Sektor transportasi memiliki peranan yang cukup penting dalam peningkatan mobilitas warga, baik dari segi kepentingan umum maupun pelayanan perdagangan barang dan jasa. Tidak hanya itu saja, transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan negara serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Hal ini tercermin semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari dan keseluruh pelosok tanah air hingga luar negeri. Selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi tetapi belum berkembang sebagai upaya peningkatan pemerataan pembangunan.

Dasar hukum penyelenggaraan angkutan jalan sebagaimana dijelaskan oleh kementerian perhubungan adalah sebagai berikut:

1. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
3. PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
4. KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum
5. KM. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan

Berkaitan dengan izin trayek, adanya aktivitas lalu lintas yang cukup tinggi di Kabupaten Kediri tidak menutup kemungkinan terjadinya pelanggaran-pelanggaran. Salah satu yang disorot adalah pelanggaran dalam bidang transportasi yakni perizinan trayek angkutan umum dalam kota. Faktanya kondisi saat ini angkutan umum banyak yang tidak memenuhi syarat yang telah di tentukan peraturan perundang-undangan salah satunya yaitu kondisi angkutan yang semestinya tidak laik jalan dan tidak berbadan hukum.

1. Dasar pertimbangan menurut peraturan perundang-undangan

Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri adalah merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang bertanggungjawab kepada Bupati. Dinas Perhubungan melaksanakan urusan wajib pemerintahan di bidang perhubungan. Salah satunya adalah penerbitan izin trayek. Izin trayek yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan di wilayah Kabupaten adalah izin trayek seluruh angkutan umum dalam kabupaten tersebut. Sebagaimana dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 176 huruf d menyebutkan“ izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diberikan oleh Bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perdesaan yang berada dalam satu wilayah kabupaten”.

Berdasarkan PERDA Nomor 21 tahun 2011 tentang retribusi ijin trayek yaitu :

Pasal 1 ayat 6

“ ijin trayek adalah ijin trayek adalah ijin kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu”.

Sedangkan dalam bab II disebutkan di dalam pasal 3 mengenai objek yaitu objek retribusi ijin trayek adalah pemberian ijin trayek untuk menyediakan pelayanan angkutan umum pada satu atau beberapa trayek tertentu, meliputi :

- a. angkutan dalam trayek
- b. angkutan tidak dalam trayek
- c. angkutan menyimpang dari trayeknya (izin identil)

Sejalan dengan hal tersebut di atas dinas perhubungan kabupaten kediri, melalui wawancara yang sudah dilakukan oleh saya kepada bapak Yudha, beliau memberikan keterangan yang menjadi pertimbangan dinas perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat sebagai berikut:

“Syarat yang tidak dipenuhi oleh angkutan umum adalah mayoritas tidak berbadan hukum/bersifat perorangan, dan apabila syarat badan hukum harus diterapkan ke seluruh angkutan umum, maka angkutan umum akan habis karena banyak yang tidak memenuhi persyaratan dan tidak ada lagi angkutan umum/ angkutan desa yang beredar di dalam kota⁵⁰”.

Berdasarkan hasil dari wawancara tersebut dapat diketahui bahwa pihak dinas perhubungan kabupaten kediri memiliki pertimbangan tersendiri untuk memberikan ijin trayek pada jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat tersebut. Syarat tersebut adalah karena angkutan tersebut biasanya tidak memiliki badan hukum yang sah, dimana angkutan umum tersebut adalah sifatnya perorangan, sehingga ketika syarat angkutan umum tersebut harus berbadan hukum maka akan habis karena disebabkan tidak memenuhi syarat, ataupun dilihat dari kondisi fisiknya yang harus bagus layak dijalankan maka

⁵⁰ Hasil wawancara dengan sub bagian trayek jasa angkutan umum bapak Yudha pada tanggal 2 januari 2014

tidak akan ada lagi angkutan umum, oleh karena itu maka pihak dinas perhubungan memberikan ijin trayek kepada mereka agar tersedia jasa angkutan umum.

Sedangkan berkaitan dengan hal tersebut di atas menurut pemilik Angkutan mengemukakan mengenai masalah ijin trayek kendaraan umum di jelaskan sebagai berikut:

“Kalau menurut saya tentang ijin trayek ya sudah lancar semua karena sebelum angkutan boleh jalan kita sudah wajib mempunyai ijin trayek itu sendiri, jadi kita tidak bisa jalan kalau tidak ada ijin trayek.”⁵¹

Dari permasalahan tersebut diatas, Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri mempunyai peran yang cukup penting untuk menertibkan kembali permasalahan pelanggaran perizinan angkutan umum dalam kota. Tertibnya masyarakat dalam bidang perizinan angkutan umum dalam kota dapat dijadikan tolak ukur keberhasilan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri sebagai penggerak roda pemerintahan. Adanya perizinan angkutan umum dalam kota adalah untuk memberikan kepastian hukum dan hak bagi pemilik angkutan umum dalam kota agar dapat mengoperasikan kendaraannya. Selain itu, tertibnya perizinan angkutan perdesaan dapat memberikan sumbangan terhadap pendapatan asli daerah. Oleh karena itu penting bagi Dinas Perhubungan untuk mengatur pemilik angkutan umum dalam kota agar melakukan perpanjangan izin trayek yang telah habis masa berlakunya.

Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja

⁵¹ Hasil wawancara dengan pemilik angkutan bapak adi nugroho pada tanggal 3 januari 2014

(sopir/ pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat

2. Dasar pertimbangan tentang obyek

Mengenai obyek pajak dituangkan dalam pasal 2 dan pasal 3 Peraturan Daerah kabupaten Kediri No. 21 tahun 2011 sebagai berikut:

Pasal 2 :

Dengan nama Retribusi Izin Trayek dipungut retribusi setiap pemberian izin trayek kepada orang pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu.

Pasal 3 :

Obyek Retribusi Izin Trayek adalah pemberian izin trayek untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada satu

atau beberapa trayek tertentu, meliputi :

- a. angkutan dalam trayek;
- b. angkutan tidak dalam trayek;
- c. angkutan yang menyimpang dari trayeknya (Izin insidentil).

Sebagaimana informasi yang didapatkan berdasarkan data pada bulan Januari sampai bulan Juni 2013 kendaraan yang wajib uji adalah sebagai berikut: Januari sebanyak 2066, Februari sebanyak 1821, maret sebanyak 1721, April sebanyak 2154, Mei sebanyak 2469, dan Juni sebanyak 1786. Di mana hal ini terdiri dari berbagai jenis kendaraan, yakni Truk, Gandengan, Tmpelan, Bus, Mini Bus, MPU, Pick Up, Tangki, dan K. Khusus.

Sejalan dengan hal tersebut di atas, yang menjadi pertimbangan dinas perhubungan kabupaten Kediri dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat sebagaimana dikemukakan oleh bapak Yudha sebagai berikut:

Syarat yang tidak dipenuhi oleh angkutan umum adalah kebanyakan tidak berbadan hukum/bersifat perorangan, dan apabila syarat badan hukum harus diterapkan ke seluruh angkutan umum, maka angkutan umum akan habis karena banyak yang tidak memenuhi persyaratan dan tidak ada lagi angkutan umum/angkutan desa yang beredar di dalam kota⁵².

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa pihak dinas perhubungan memiliki pertimbangan tersendiri untuk memberikan ijin trayek pada jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat tersebut adalah karena angkutan tersebut biasanya tidak memiliki badan hukum yang sah, di mana angkutan tersebut adalah sifatnya perorangan, sehingga ketika angkutan

⁵² Hasil wawancara dengan sub bagian trayek jasa angkutan umum bapak Yudha pada tanggal 6 januari 2014

umum tersebut habis yang disebabkan karena tidak memenuhi syarat, maka tidak akan ada lagi angkutan umum, maka pihak dinas perhubungan memberikan izin trayek kepada mereka.

Sedangkan menurut pemilik Pemilik Angkutan mengemukakan mengenai masalah izin trayek kendaraan umum sebagai dituturkan berikut:

Kalau menurut saya tentang izin trayek ya sudah lancar semua karena sebelum angkutan boleh jalan kita sudah wajib mempunyai iji trayek itu sendiri, jadi kita tidak bisa jalan kalau tidak ada izin trayek.⁵³

Dari permasalahan tersebut, Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri mempunyai peran yang cukup penting untuk menertibkan kembali permasalahan pelanggaran perizinan angkutan umum dalam kota. Tertibnya masyarakat dalam bidang perizinan angkutan umum dalam kota dapat dijadikan tolak ukur keberhasilan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri sebagai penggerak roda pemeritahan. Adanya perizinan angkutan umum dalam kota adalah untuk memberikan kepastian hukum dan hak bagi pemilik angkutan umum dalam kota agar dapat mengoperasikan kendaraannya. Selain itu, tertibnya perizinan angkutan perdesaan dapat memberikan sumbangan terhadap pendapatan asli daerah. Oleh karena itu penting bagi Dinas Perhubungan untuk mengatur pemilik angkutan umum dalam kota agar melakukan perpanjangan izin trayek yang telah habis masa berlakunya.

3. Dasar pertimbangan administrasi

Pengurusan perpanjangan izin trayek sesuai persyaratan administrasi untuk perpanjangan izin trayek. Dengan tetap berpedoman Dinas Perhubungan

⁵³ Hasil wawancara dengan pemilik angkutan bapak Adi pada tanggal 6 jaanuari 2014

memberikan syarat-syarat administrasi yang lebih memudahkan pemilik angkutan perdesaan dalam mengurus izin trayek. Persyaratan untuk mengurus perpanjangan izin trayek adalah :

- a. Izin usaha angkutan (Fotocopy)
- b. Fotocopy akta pendirian perusahaan dan surat izin usaha perusahaan (SIUP) bagi pemohon yang berbentuk adan usaha, akte pendirian koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, KTP bagi pemohon perorangan;
- c. Fotocopy NPWP.

Setelah mengurus persyaratan diatas, Dinas Perhubungan akan mengeluarkan izin trayek berupa surat keputusan yang berlaku 5 tahun dan kartu pengawasan yang berlaku satu tahun. kartu pengawasan setiap tahun wajib diperpanjang. Syarat memperpanjang kartu pengawasan adalah:

- a. Fotocopy STNK;
- b. Fotocopy KTP;
- c. Fotocoy buku uji kir;
- d. Kartu pengawasan yang lama.

Mengenai sanksi administrasi adalah sebagaimana diatur dalam pasal 27 Peraturan Daerah Kabupaten Kediri No. 21 tahun 2011 tentang Retribusi Izin Trayek sebagai berikut: “wajib retribusi yang tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administrasi berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan Surat Tagihan Retribusi Daerah.

Sedangkan ketentuan pidananya diatur dalam pasal 28 Peraturan Daerah Kabupaten Kediri No. 21 tahun 2011 tentang Retribusi Izin Trayek sebagai berikut:

- (1) Wajib Retribusi yang tidak melaksanakan kewajibannya sehingga merugikan keuangan daerah diancam pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak 3 (tiga) kali jumlah retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar.
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelanggaran.
- (3) Denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan penerimaan negara.

4. Dasar Pertimbangan Tentang Pengujian

Dalam realitas keseharian masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) UULLAJ. Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif

yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar pasal 42 UULLAJ tentang tarif. Atau tindakan lain seperti menurunkan di sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana. Hal ini tentu saja melanggar ketentuan pasal 45 (1) UULLAJ mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan. Dan adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

Dengan melihat kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa dalam sektor pelayanan angkutan umum masih banyak menyimpan permasalahan klasik. Dan dalam hal ini pengguna jasa (penumpang) sering menjadi korban daripada perilaku pengangkut yang tidak bertanggung jawab.

Berdasarkan PERDA kabupaten Kediri Nomor 23 tahun 2011 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor :

Pasal 5 :

“(1) dalam hal setelah dilakukan pengujian, kendaraan wajib uji dinyatakan tidak lulus uji, maka penguji Kendaraan Bermotor wajib memberitahukan dnengan surat pengembalian tentang perbaikan yang harus dilakukan dan diberi jangka waktu selama 2 x 24 jam.

(2) Pemilik kendaraan dapat meminta uji ulang setelah dipenuhinya kekurangan oersyaratan teknis dan/atau telah melakukan perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pihak dinas perhubungan menemui kesulitan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum sebagaimana dikemukakan oleh bapak Yudha sebagai berikut:

“Kesulitan dinas perhubungan pada penertiban pembayaran dari angkutan umum banyak angkutan umum yang nakal atau tidak membayar sehingga dinas perhubungan harus rutin melakukan operasi kejahatan untuk menertibkan pembayaran angkutan umum tersebut⁵⁴.”

Sedangkan mengenai pengujian sebagaimana dikemukakan oleh bapak Rifai sebagai berikut :

“ Mengenai dasar pertimbangan pengujian dinas perhubungan kabupaten Kediri mengadakan uji setiap 6 bulan sekali sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang sudah ada. Kalau masalah kelayakaan 70% angkutan layak jalan dan sisanya mereka pemilik angkutan yang dilihat dari fisiknya tidak bagus dikarenakan pedapatan yang kurang untuk memperbaiki kendaraan miliknya”⁵⁵

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa dalam Dasar pertimbangan pengujian kendaraan, angkutan umum harus wajib uji 6 bulan sekali. Di dalam wajib uji tersebut angkutan di uji mesin dan kelayakannya. Di kabupaten Kediri angkutan yang layak jalan dengan kondisi fisik yang baik hanya 60% dan rata-rata fisik dari kendaraan tersebut belum di kategorikan ke dalam fisik kendaraan yang baik, apabila angkutan umum dianjurkan fisik luarnya harus baik maka angkutan umum yang beroperasi akan habis.

⁵⁴ Hasil wawancara dengan sub bagian trayek jasa angkutan umum bapak Yudha pada tanggal 2 januari 2014

⁵⁵ Hasil wawancara dengan bapak Drs.Rifai,MM Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri pada tanggal 6 Januari 2014

C. Hambatan bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat.⁵⁶

Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum sebagai salah satu sarana transportasi untuk melayani masyarakat umum harus dengan izin. Izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum sesuai ketentuan Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96) bahwa, Perusahaan angkutan umum yang akan menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum wajib memiliki⁵⁷:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek

Pemberian izin kepada badan usaha/perusahaan yang akan menyediakan jasa penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, sebagai salah satu sarana transportasi nasional serta perannya untuk mendukung mobilitas masyarakat dalam pembangunan ekonomi, pembangunan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta mewujudkan kesejahteraan sosial. Indonesia sebagai Negara kesejahteraan (*Welfare state*) bertanggung jawab dalam hal penyediaan jaminan keamanan, keselamatan dan kelancaran dalam penggunaan transportasi nasional untuk mendukung tercapainya kesejahteraan sosial. Oleh karena itu, pemberian izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum kepada

⁵⁶ Hasil wawancara dengan sub bagian trayek jasa angkutan umum bapak Yudha pada tanggal 6 Januari 2014

⁵⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, pasal 173 ayat 1

penyedia jasa penyelenggaraan angkutan, pada hakekatnya untuk melakukan pengawasan dan pengendalian yang ketat agar menjamin tersedianya angkutan jalan yang selamat, aman, nyaman dan lancar bagi pengguna moda transportasi ini supaya penyelenggara angkutan tidak hanya mencari keuntungan ekonomi belaka. Sejalan dengan hal itu, menurut ketentuan Pasal 33 ayat (2) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, merupakan salah satu sarana transportasi yang mendukung mobilitas masyarakat luas untuk melakukan kegiatan ekonomi, sosial budaya dan politik guna meningkatkan kesejahteraan umum termasuk menguasai hajat hidup orang banyak.

Namun Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri dalam Pemberian Ijin Trayek Jasa Angkutan Umum dalam Kota tersebut menemui beberapa hambatan di antaranya adalah sebagai berikut:⁵⁸

1. Hambatan Internal

- a. Sulit menghubungi pemilik angkutan umum khususnya angkutan orang mengenai masa izin trayek yang sudah habis.

Pihak Dinas Perhubungan kesulitan untuk menghubungi pemilik angkutan umum khususnya angkutan orang ketika diketahui izin trayek kartu pengawasannya telah habis. Karena apabila harus mendatangi atau menghubungi satu-persatu pemilik angkutan umum tersebut cukup sulit untuk ditindak dan membuang banyak waktu.

⁵⁸ Hasil wawancara dengan bapak Drs.Rifai, MM Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan kabupaten Kediri pada tanggal 6 januari 2014

b. Minimnya biaya operasional

Hambatan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri adalah ketika bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk melakukan operasi gabungan. tetapi biaya operasional tersebut kurang nutut. Kondisi ini diketahui pada saat operasi gabungan, misalnya Dinas Perhubungan membutuhkan 4 pihak kepolisian, namun yang ikut melakukan operasi bisa sampai 10 polisi. Hal ini tentu akan menambah anggaran biaya pengeluaran.

c. Sulit menentukan waktu bekerjasama dengan pihak kepolisian

Dalam melaksanakan operasi, Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri bekerjasama dengan pihak kepolisian, yang menjadi permasalahan adalah sulitnya menentukan waktu yang tepat untuk mensinkronkan kegiatan masing-masing. Apabila tidak diadakan operasi tersebut maka izin trayek angkutan umum kebanyakan tidak diperpanjang.

2. Hambatan Eksternal

Hambatan eksternal Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan perpanjangan izin trayek dan uji kelayakan salah satunya adalah sikap tidak peduli oleh pemilik angkutan dalam kota. Izin Salah satu yang menjadi faktor penyebab adalah minimnya penumpang sehingga pendapatan berkurang. Hal ini disebabkan semakin banyak masyarakat yang memilih memiliki kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Karena itu pemilik angkutan umum dalam kota merasa rugi mengeluarkan biaya

untuk retribusi izin trayek sedangkan penghasilan yang didapatkan tidak sebanding

Hambatan-hambatan yang ditemui oleh dinas perhubungan kabupaten Kediri sebagaimana dikemukakan oleh bapak Drs.Rifai,MM berikut:

“Hambatan yang kami temui dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum ini adalah karena banyak yang terlambat, dan keterlambatan ini biasanya disebabkan oleh pendapatan. Kondisi saat ini izin perpanjangan maupun uji kelayakan tidak 100% jalan, bahkan dapat dikatakan hanya 40% yang taat mentaati peraturan yaitu memperpanjang izin tersebut.

Faktor yang mempengaruhi izin tersebut tidak jalan yaitu Ada pergantian mode kendaraan tersebut yaitu masyarakat lebih memilih membeli dan memakai kendaraan sepeda motor pribadi daripada menggunakan angkutan umum karena dirasa memakai kendaraan sendiri lebih cepat dan praktis⁵⁹. Selain itu yang menjadi hambatan Dinas Perhubungan disini yaitu kurang dominan, organda kurang pengarahan ke pengangkutan.”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa pihak dinas perhubungan kabupaten Kediri memenuhi hambatan yang antara lain adalah pihak yang memiliki angkutan umum tersebut yang mana ijin trayeknya sudah habis mereka terlambat untuk mengajukan uji lagi sehingga hal inilah yang menjadi hambatan bagi dinas Perhubungan untuk memberikan ijin trayek kepada mereka. Selain itu kurang dominan dalam artian organisasi organda kurang pengarahan ke pengangkutan.

Sedangkan trayek kendaraan tersebut harus memenuhi persyaratan dan ketentuan yang berlaku sebagaimana yang telah ditetapkan

⁵⁹ Hasil wawancara dengan bapak Drs.Rifai, MM kepala bidang angkutan Dinas Perhubungan kabupaten Kediri pada tanggal 6 januari 2014

oleh pemerintah, hal ini menurut pemilik kendaraan juga membenarkan, sebagaimana yang dikemukakan oleh salah seorang pemilik sebagai berikut:

Yaitu ijin, karena dalam perjanjian ijin trayek, kendaraan/angkutan kita diuji kelayakan jalannya dan kenyamanan buat penumpang yang diuji di setiap 6 bulan sekali di saat kendaraan angkutan masuk KIR.⁶⁰

Dari sini dapat diketahui bahwa sebenarnya pemilik kendaraan angkutan umum itu sendiri juga mengetahui tentang adanya uji kir kendaraan yang layak pakai atau yang tidak layak pakai, di mana dengan adanya uji KIR itu adalah digunakan untuk kelayakan kendaraan itu sendiri untuk jalan juga untuk kenyamanan bagi para penumpangnya.

Selain itu mengenai ketentuan yang dibuat oleh pemerintah sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku, pemilik kendaraan tersebut mengemukakan pendapatnya sebagai berikut:

“Ya saya setuju saja, tapi ada beberapa ketentuan yang sering dikeluhkan oleh angkutan umum, karena di dalam peraturan perundang-undangan hukum untuk mendapat ijin trayek harus menjadi badan hukum untuk mendapat ijin trayek, dan padahal pemilik angkutan umum banyak yang bersifat perorangan, maka apabila peraturan perundang-undangan itu diterapkan secara mutlak dan tidak ada terkecuali angkutan umum/desa akan habis tidak bisa jalan karena tidak memiliki surat ijin trayek.”⁶¹

Dalam pasal 1 butir 5 dijelaskan yang dimaksud dengan berbadan hukum adalah sebagai berikut: Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi Perseroan Terbatas, Perseroan

⁶⁰ Hasil wawancara dengan Pemilik Angkutan bapak Adi pada tanggal 6 januari 2014

⁶¹ Hasil wawancara dengan pemilik Angkutan bapak Adi pada tanggal 6 januari 2014

Komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan nama dan dalam bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik, atau organisasi lainnya, lembaga, dan bentuk badan lainnya termasuk kontrak investasi kolektif dan bentuk usaha tetap.

D. Upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri untuk menanggulangi hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum.

Dalam hal upaya untuk memberikan pelayanan jasa angkutan umum yang lebih baik sudah seharusnya menjadi tugas pemerintah khususnya pemerintahan kabupaten Kediri melalui Dinas Perhubungan adapun upaya yang dilakukan oleh dinas perhubungan kabupaten Kediri untuk menanggulangi berbagai hambatan yang ditemui, sebagaimana dari hasil wawancara saya dengan bapak Yudha menjelaskan sebagai berikut :

‘Pihak Dishub melakukan operasi turun ke jalan untuk menertibkan angkuta umum dan memberikan peringatan kepada sopir angkutan umum tersebut jikalau fasilitas dan kelayakan kendaraan angkutan umum tersebut tidak memenuhi standart.’⁶²

Berkaitan dengan pemberian sebagai upaya tertib dari tertib hukum. Secara definisi berdasarkan PERDA Nomor 21 tahun 2011 tentang retribusi ijin trayek pasal 1 angka 8 sebagai berikut : izin Trayek adalah izin kepada orang pribadi atau Badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada suatu atau beberapa trayek tertentu.

⁶² Hasil wawancara dengan sub bagian trayek jasa angkutan umum bapak Yudha pada tanggal 2 januari 2014

Sedangkan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (paratransit dan masstransit).

Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas. Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi.

Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu- lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/ pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir

angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Namun dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) UULLAJ. Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar pasal 42 UULLAJ tentang tarif. Atau tindakan lain seperti menurunkan di sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan

pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana. Hal ini tentu saja melanggar ketentuan pasal 45 (1) UULLAJ mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan. Dan adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

1. Upaya internal

Solusi Untuk Mengatasi Hambatan Internal ini antara lain adalah sebagai berikut.⁶³

a. Peningkatan Pengawasan dan Pembinaan.

Upaya Peningkatan pengawasan saat uji kir dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dengan tujuan dapat mengurangi kesulitan dari pihak Dinas Perhubungan untuk menghubungi pemilik angkutan yang habis masa berlakunya dan tidak laik jalan. Pengawasan saat uji kir diberikan melalui peringatan lisan. Pembinaan dilakukan dalam rangka memberikan penyuluhan-penyuluhan terhadap keselamatan penumpang, izin-izin yang harus dipatuhi, dan sebagainya yang berhubungan dengan kewenangan Dinas perhubungan. Pembinaan ini Dinas Perhubungan juga memberikan teguran atau peringatan atas pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pemilik angkutan umum. Solusi lain adalah dengan mengirimkan surat teguran kewajiban untuk memperpanjang izin trayek bagi pemilik angkutan yang tidak memperpanjang izin trayeknya.

⁶³ Hasil wawancara dengan bapak Drs.Rifai kepala Bidang Angkutan pada tanggal 6 januari 2014

b. Monitoring dan Evaluasi

Dinas Perhubungan melakukan Monitoring dan Evaluasi dilakukan tidak hanya terhadap program kegiatan namun juga terhadap anggaran biaya. Evaluasi dapat dilakukan dengan memotong beberapa anggaran yang dianggap tidak perlu. Sisa dari anggaran yang terpotong dapat dialihkan untuk kegiatan lain yang dianggap perlu. Sehingga perlu adanya evaluasi kembali terhadap anggaran dana untuk masing-masing kegiatan agar semua kegiatan yang diprogramkan dapat terlaksana dengan baik.

c. Pengaturan jadwal saat awal pembentukan program

Dinas Perhubungan melaksanakan Operasi gabungan dilakukan bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk menertibkan berbagai pelanggaran-pelanggaran. Tidak hanya pelanggaran-pelanggaran yang berkaitan dengan izin trayek namun juga pelanggaran-pelanggaran terhadap lalu lintas. Adanya penyesuaian jadwal yang terencana dengan pihak kepolisian di awal pembentukan kegiatan menjadi salah satu upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri untuk menjalin kerjasama yang baik. Apabila di lapangan ditemukan suatu kendala maka Dinas Perhubungan tetap berupaya untuk melakukan operasi sebagaimana kondisi semestinya dalam rangka penegakan hukum.

2. Upaya eksternal

Untuk menunjang terlaksananya suatu aturan maka Dinas Perhubungan memberikan ketegasan kepada pemilik angkutan umum agar dengan kondisi apapun untuk tetap memenuhi persyaratan yang ada. Ketegasan ini

dilakukan dengan tidak pandang bulu terhadap penegakan hukum. Selain itu upaya eksternal untuk menanggulangi hambatan telah dikemukakan oleh bapak rifa'I⁶⁴

“upaya eksternal antara lain yaitu adanya koordinasi Dinas Perhubungan kabupaten dengan Dinas Perhubungan Provinsi disamping daerah mengadakan pemilihan sopir terbaik dan untuk pengusaha kita kumpulkan diberi pembinaan, upaya tersebut guna untuk pengusaha angkutan tersebut mempunyai semangat untuk memperbaiki angkutanya, tertib memperpanjang izin trayek angkutan yang dimilikinya selain itu untuk sopir agar sopir tersebut mematuhi peraturan yang telah ada”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa upaya pihak Dinas Perhubungan dalam menanggulangi hambatan tersebut salah satunya diadakannya koordinasi antara Dinas Perhubungan Kabupaten dengan Provinsi yaitu adanya pemilihan sopir terbaik. Disamping daerah memilih sopir terbaik Provinsi juga mengadakan pemilihan sopir terbaik, dengan cara daerah memilih 5 sopir terbaik kemudian dikirimkan ke Dinas Perhubungan Provinsi agar dipilih 1 sopir terbaik. Selain untuk sopir Dinas Perhubungan juga melakukan pembinaan, pengarahan bagi pengusaha angkutan tersebut, dengan cara pengusaha angkutan di undang untuk hadir di Dinas Perhubungan daerah masing-masing. Dengan adanya upaya tersebut guna untuk pengusaha angkutan tersebut mempunyai semangat untuk memperbaiki kendaraan angkutanya, tertib memperpanjang izin trayek angkutan yang dimilikinya selain itu untuk sopir agar sopir tersebut mematuhi peraturan yang telah ada.

⁶⁴ Hasil wawancara dengan bapak Drs.Rifai MM Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri pada tanggal 6 januari 2014

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, mengacu pada permasalahan yang ada dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pertimbangan Dinas Perhubungan dalam memberikan ijin trayek jasa angkutan umum yang tidak memenuhi syarat dan peraturan perundang-undangan di Kabupaten Kediri adalah karena adanya syarat-syarat yang tidak dipenuhi oleh angkutan umum yang tidak memiliki badan hukum. Di mana dasar pertimbangan tersebut meliputi: perundang-undangan, obyek, administrasi, dan juga pengujian.
2. Hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri adalah dari sisi eksternal yaitu terletak pada pembayarannya, karena di sini banyak angkutan umum yang tidak mau membayar. Kemudian dari sisi internal adalah (1) Sulit menghubungi pemilik angkutan perdesaan mengenai masa izin trayek yang sudah habis (2) Sulit menentukan waktu untuk bekerjasama dengan pihak kepolisian (3) Minimnya Dana Untuk Operasi Gabungan
3. Upaya yang dilakukan dinas perhubungan dalam menanggulangi hambatan dalam pemberian ijin trayek jasa angkutan umum di Kabupaten Kediri tersebut adalah dari sisi internal adalah sebagai berikut: (1) Peningkatan Pengawasan dan Pembinaan (2) Sinkronisasi jadwal saat awal pembentukan program (3) Monitoring dan Evaluasi, dengan mengadakan

operasi turun ke lokasi untuk menertibkan pembayaran angkutan umum tersebut. Dari sisi eksternal dapat diketahui bahwa pemilik angkutan umum merasa rugi ketika harus mengurus izin sedangkan pendapatan yang diterima sedikit atau berkurang, sebab keberadaan ojek mulai bertambah di terminal-terminal.

B. Saran

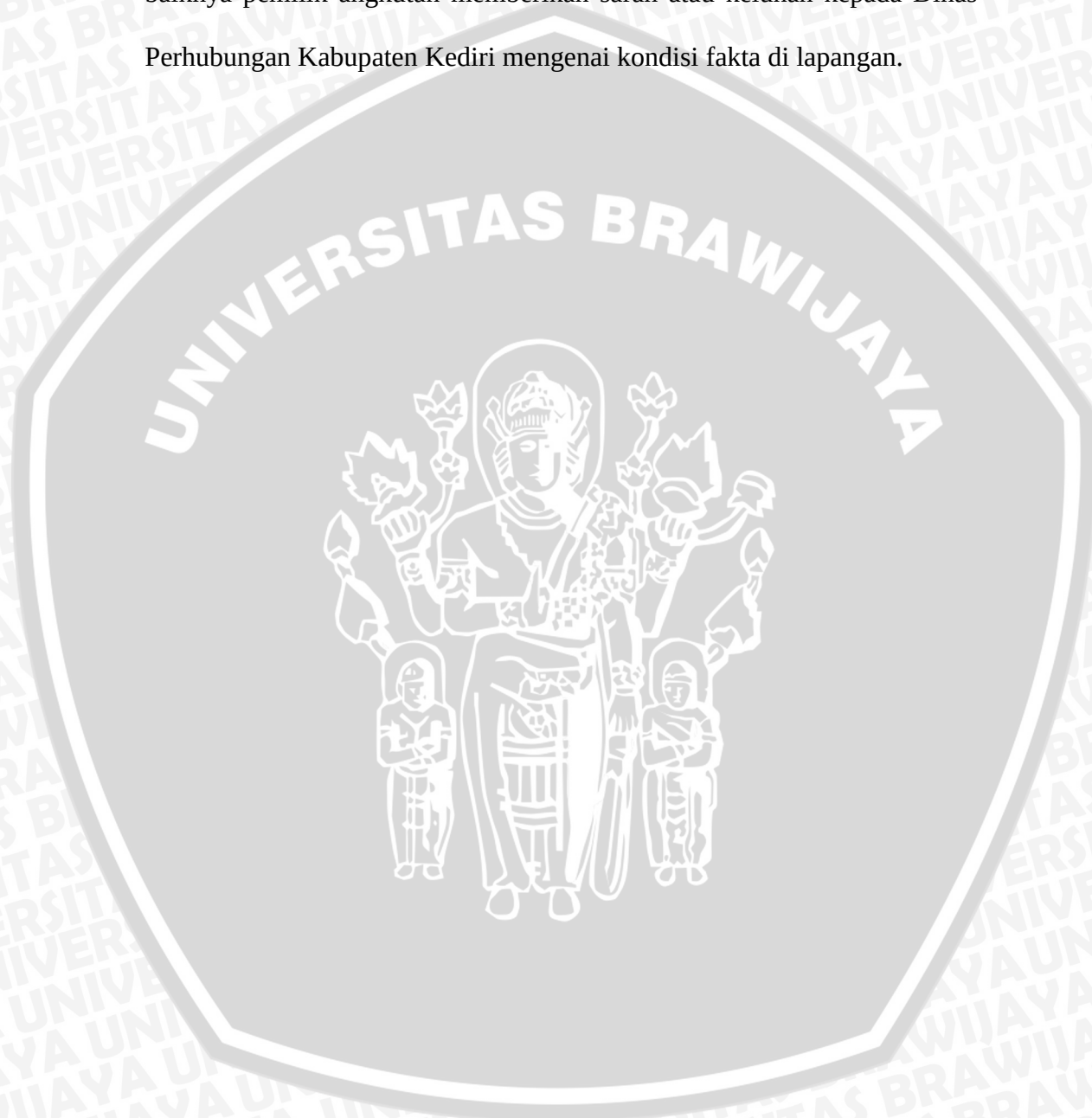
1. Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri

Dinas Perhubungan perlu melakukan evaluasi terhadap kinerja perangkatnya dan program-program kegiatan mulai dari pembinaan hingga pengawasan agar tugas-tugas yang diemban dapat terlaksana dengan maksimal. Dan harus memperhatikan asas keselamatan perlindungan konsumen Demi terjaminnya kenyamanan dan keselamatan pengguna angkutan umum. Perlu ada tinjauan ulang terhadap pelaksanaan peraturan perundnag-undangan dikaitkan dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat agar peraturan perundang-undangan yang dibuat dapat terlaksana.

2. Bagi Pemilik Angkutan umum dalam wilayah kabupaten Kediri

Pemilik angkutan umum dianjurkan agar dapat bekerjasama dengan baik dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri terkait pelaksanaan perpanjangan izin trayek, karena dalam pelaksanaan perpanjangan izin trayek yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan terdapat uji kelayakan terhadap kendaraan umum dan akan dipastikan kendaraan atau angkutan umum tersebut laik jalan atau tidak laik atau harus ada perbaikan yang sudah ditentukan PERDA nomor 23 tahun 2011 tentang Retribusi

Pengujian Kendaraan Bermotor, guna untuk mendukung dan menjamin keselamatan dan kenyamanan penumpang. Sudah semestinya pemilik angkutan umum harus menaati peraturan-peraturan yang ada. Alangkah baiknya pemilik angkutan memberikan saran atau keluhan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri mengenai kondisi fakta di lapangan.



DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Andrian Sutedi, 2010. **Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik**. Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, hlm, 167

Bagir Manan, 1995. **Ketentuan-ketentuan Mengenai Pengaturan Penyelenggaraan Hak Kemerdekaan Berkumpul Ditinjau dari Perspektif UUD 1945**, dalam Andrian Sutedi, 2010, hal 170.

Abrar Saleng, **Hukum Pertambangan**, Yogyakarta, UII Press, 2001. Hal 176.

Koesnadi Hardjosoemantri, **Hukum dan Lingkungan Hidup di Indonesia**, Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Indonesia, Jakarta, 2001, hal 499-500

W. J. S. Poerwadarminta. **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Departemen P dan K, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1976, hlm.97.

Sinta Uli, **Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara**, USU Press, Medan, 2006, hlm. 20.

Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dkk, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 6-7.

Frank Wood Ward, **Managemen Transportasi**, PT.Pustaka Binawan Presindo, M. 86 hlm 95

Muslich Zainal Asikin, **Sistem Manajemen Transportasi Kota**, Philosophy Pres Fak Filsafat UGM dengan Abhiseka, Yogyakarta hal 10

Ateng. Syarifudin. 2010. **Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik**. disunting oleh Adrian Sutedi. Jakarta. Sinar Grafika.

Philipus M. Hadjon. 1998. **Pengantar Hukum Administrasi Indonesia**. Yogyakarta. Gajah Mada University Press.

Ridwan, H.R. 2006. **Hukum Administrasi Negara**. Jakarta. Raja Grafindo.

S.J. Fockema Andreae. 2010. **Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik**. disunting oleh Adrian Sutedi, Jakarta. Sinar Grafika.

Soekanto. Soerjono. 2006. **Pengantar Penelitian Hukum**. Jakarta. UI-Press.

W.F. Prins dan R. Kosim Adisapoetra, **Pengantar Ilmu Hukum Administrasi Negara**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1983, hlm 72.

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945

Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Keputusan Menteri 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan

Peraturan Daerah Kabupaten Kediri nomor 21 tahun 2011 tentang Retribusi Izin Trayek

Peraturan Daerah Kabupaten Kediri Nomor 23 tahun 2011 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor

C. INTERNET

Web Resmi Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri
<http://www.dishubkominfo.kedirikab.go.id/>? Di akses pada tanggal 19 agustus 2013

Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor: 3 Tahun 1999 Tentang Retibusi Izin Trayek

http://id.wikipedia.org/wiki/Trayek_angkutan di akses pada tanggal 20 oktober 2013

http://dishubkominfo.majalengkakab.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=69 di akses pada tanggal 19 januari 2014

www.lombalitbanghub.com/abstraksi/PT0099-KhatarinaMP-BOOKBUS-Abstrak.pdf%2Blayak+%22angkutan+umum%22 di akses pada tanggal 19 januari 2014