



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN PENGGUNA JASA LAYANAN
TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA-BUSWAY SESUAI DENGAN
UNDANG-UNDANG NO. 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN
KONSUMEN**

SKRIPSI

RANDY GUNAWAN

0606080725

**PROGRAM REGULER
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK
JULI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN PENGGUNA JASA LAYANAN
TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA-BUSWAY SESUAI DENGAN
UNDANG-UNDANG NO. 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN
KONSUMEN**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

RANDY GUNAWAN

0606080725

**PROGRAM REGULER
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK
JULI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Randy Gunawan

NPM : 0606080725

Tanda tangan :

Tanggal : 7 Juli 2011

HALAMAN PENGESAHAN

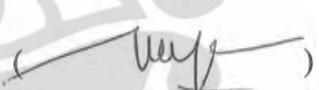
Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Randy Gunawan
NPM : 0606080725
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Perlindungan Hak Konsumen dalam Jasa Layanan Transportasi Bus Transjakarta-Busway sesuai dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

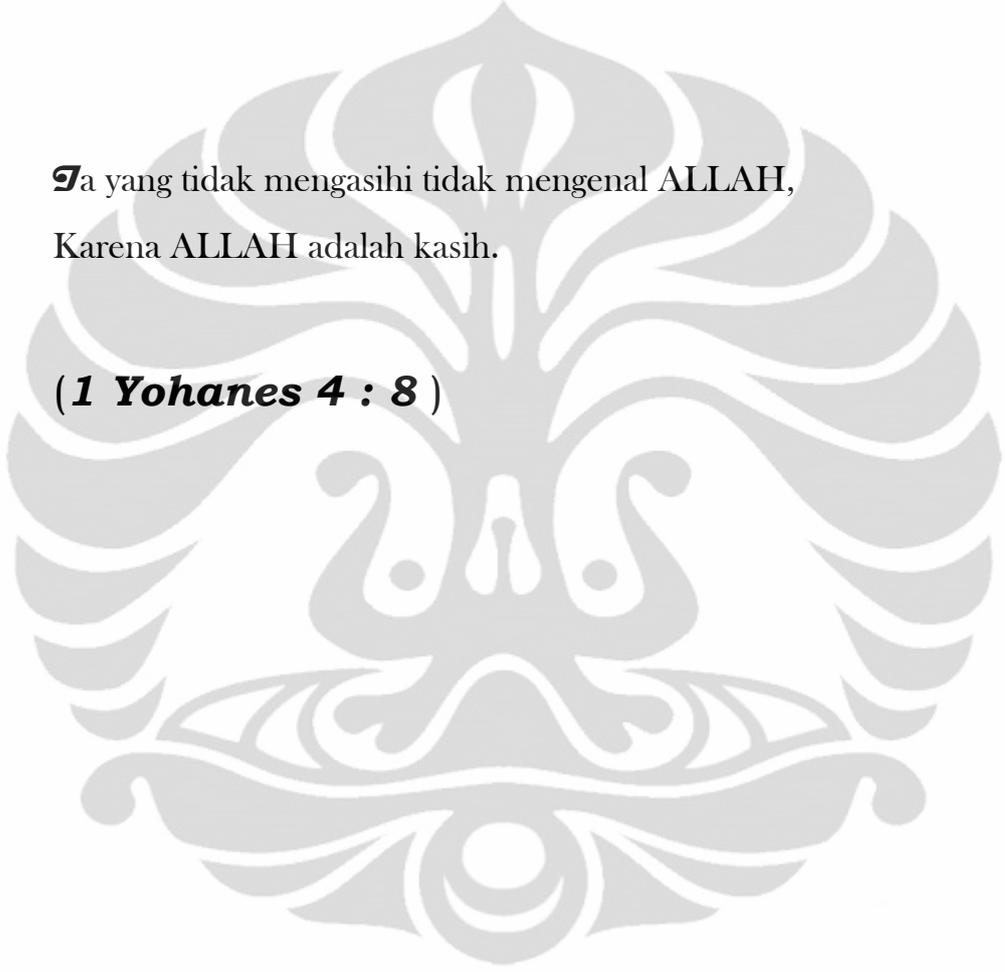
Pembimbing : Henny Marlyna, S.H, M.H, MLI. ()

Penguji : Myra R. Budi Setiawan, S.H, M.H. ()

Penguji : Heri Tjandrasari, S.H., M.H. ()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 7 Juli 2011



Ta yang tidak mengasihi tidak mengenal ALLAH,
Karena ALLAH adalah kasih.

(1 Yohanes 4 : 8)

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Bapak Yehuwa, Allah Yang Maha Pengasih, yang telah memberikan berkat dan bimbingan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN DALAM JASA LAYANAN TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA-BUSWAY SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NO. 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN sebagai persyaratan menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Penulis sangat menyadari bahwa tanpa kasih dan bimbingan-Nya, skripsi ini tak akan selesai tepat pada waktunya.

Penulisan skripsi ini selesai dengan dukungan banyak pihak, maka melalui lembar ini penulis menyampaikan ungkapan terima kasih kepada:

1. Tanti Lestari, *my beloved grandmother, who's always been there when I need you. You've fought for me, even when I was wrong (most of the time). You are my backbone and my shoulder to lean on. Your unconditional love is something so precious that I can't ever give back in any possible ways. I thank you for that, and I thank God that I have you in my life. I will always love you, through time and space and I will try to be a good person, just like the way you thought me;*
2. Yenny, *the strongest mother on earth. I know that we've been conditioned this way since a long time ago. But deep inside my heart, I've always loved you and longed that someday we can actually become mother and son, the way it should be. Thank you for all the support that you gave, Mom;*
3. Seluruh keluarga besar (Mama-Papa Sunter, Om Heru, Ii Yani, Om Yanto, Om Rudy, Tante Cisca dan seluruh sepupu serta adik-adik, Reza, Mila dan Rafi). *We are one big family, and despite we're different and distant, I hope it won't affect us to show true affection and kindness to each other and we can keep maintaining good relationship as long as we live;*

4. Ibu Henny Marlyna, S.H., M.H., MLI., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing penulis dalam menyusun skripsi ini. Meskipun baru saja melahirkan, beliau tetap rela menyisihkan waktunya untuk membimbing penulis. Terima kasih ya Mba Henny atas semuanya, semoga anak-anaknya selalu sehat dan menjadi orang sukses;
5. Ibu Sri Laksmi Anindita, S.H., M.H., sebagai pembimbing akademik penulis. Terima kasih untuk kesabarannya menghadapi kelakukan bandel penulis selama masa kuliah, serta bantuan dan perhatian yang tulus yang diberikan kepada penulis;
6. Seluruh Staf dan Pengajar Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah berjasa memberikan bekal ilmu pengetahuan. *Special thanks* buat ibu perpus yang sangat baik hati kepada penulis dan selalu menolong penulis memberikan pinjaman buku, meskipun sering lewat tenggat waktu;
7. Ibu Ulina, Ibu Mellisa, Bapak Satrio dan Bapak Mansur di Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta, yang telah meluangkan waktunya kepada penulis untuk diwawancarai sehingga penulis mendapatkan data-data yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini;
8. *Three rocking girls*, OK Sarah Yunita, Dewi Ratnaningrum dan Nidyasari Anisa. *How lucky I am to actually have a chance to know you and be as one of your closest friend! We've been through a lot of things, good times bad times. I truly hope, it all will last forever;*
9. *All the beautiful gals*: Corrie, Ully, Ndaa, Meris, Ziza, Arini, dan Fani. Terima kasih telah memberikan semangatnya kepada penulis sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini;
10. Nathasya Bolyn, untuk dukungan dan bantuannya yang luar biasa semasa penulisan skripsi ini dan kerelaannya menemani dan menolong penulis ketika masa-masa kritis, *even when you were broke. I will surely help you back! Anyway, it wasn't you who broke my laptop. So, you don't owe me any single cent hahaha;*

11. Para bodat luar biasa: Vera, Mikha, Gita dan Anne. *Thank you for all the tremendous laughthers I've experienced with you guys. Sure there'll be more, so get ready!*;
12. Dua teman penulis lainnya, Sendy Pratama dan Dewi Sukowati. Terima kasih telah berbagi kisah dan cerita kepada penulis, serta kesediaannya menemani penulis di waktu-waktu tertentu. Semoga kalian juga segera lulus yaa;
13. Saudara Josianto dan istri, yang setiap minggu memberikan pelajaran Alkitab kepada penulis dengan begitu baik dan penuh perhatian. Untuk setiap kemajuan rohani yang telah penulis capai, penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya. Semoga kita selalu berada dalam kasih Yehuwa;
14. Seluruh anggota Departemen Pendidikan dan Kebudayaan (Dikbud) BEM FHUI 2008, terima kasih untuk kerjasamanya yang membina, serta persatuannya yang hangat dan solid;
15. Pengurus KOPMA FHUI 2009, suatu wadah bagi penulis untuk memperkaya pengetahuan dan pengalaman yang sangat berharga dalam dunia perdagangan (koperasi);
16. Kawan-kawan seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Indonesia angkatan 2006; dan
17. Segenap pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah memberikan bantuan dan perhatiannya kepada penulis.

Tak ada gading yang tak retak. Kesempurnaan sejati hanyalah milik Sang Pencipta. Maka skripsi ini pun tentu tidak menyangang titel tersebut, namun penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan hukum Indonesia. Kritik dan saran yang membangun dari para pembaca akan penulis terima dengan segala kerendahan hati.

Bekasi, 7 Juli 2011

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Randy Gunawan
NPM : 0606080725
Program Studi : Sarjana Hukum
Departemen : Program Kekhususan IV (Hukum tentang Kegiatan Ekonomi)
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya saya yang berjudul :

***Perlindungan Hak Konsumen dalam Jasa Layanan Transportasi Bus
Transjakarta-Busway sesuai dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999
tentang Perlindungan Konsumen.***

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan), dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 7 Juli 2011

Yang menyatakan,

Randy Gunawan

ABSTRAK

Nama : Randy Gunawan
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Perlindungan Hak Konsumen dalam Jasa Layanan Transportasi Bus Transjakarta-Busway sesuai dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Transportasi merupakan sarana yang paling krusial dalam menunjang perekonomian suatu bangsa. Indonesia sebagai salah satu negara dengan tingkat penduduk tinggi di dunia, terdiri dari beragam tingkat perekonomian sehingga tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi untuk menjalankan mobilitasnya sehari-hari. Oleh karena itu, pemerintah akhirnya menyediakan suatu jasa layanan angkutan umum yang terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. 15 Januari 2004 merupakan titik awal beroperasinya Transjakarta-Busway di Jakarta, dengan menawarkan sebuah sarana transportasi yang “aman, nyaman, cepat dan manusiawi, serta berbudaya dan bertaraf internasional”. Namun dalam prakteknya, konsumen kerap kali tidak mendapatkan hak-haknya sebagaimana penawaran yang “dijual” oleh pihak pelaku usaha. Konsumen merasa tidak nyaman berkendara dengan menggunakan Transjakarta karena kondisi bus yang sering kali penuh sesak, atau konsumen harus menunggu untuk waktu yang cukup lama dengan kondisi halte yang tidak memberikan kenyamanan hingga bus datang. Berdasarkan Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat hak-hak konsumen dan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha dalam menjalankan usahanya. Banyak hal yang harus dibenahi oleh Transjakarta agar pelayanan yang diberikan dapat maksimal dan hak-hak konsumen dapat terjamin. Selain itu, konsumen sendiri perlu lebih menyadari akan hak-hak yang dimilikinya dan harus lebih berani dalam memperjuangkan haknya yang tidak dipenuhi atau dilanggar.

Kata kunci: perlindungan hak konsumen, angkutan umum, UU No. 8 Tahun 1999.

ABSTRACT

Name : Randy Gunawan
Study Program : Science of Law
Title : Protection of Consumer Rights in Transportation Service of Transjakarta-Busway in Accordance With Law No. 8 Year 1999 Regarding Consumer Protection Law

Transportation is the most crucial medium in supporting the economy of a nation. Indonesia as one of the countries with the highest level in world population consists of various levels of economy so that not everyone has a personal vehicle to run the day-to-day mobility. Therefore, the government finally provided an affordable public transportation that services all level of society. January 15, 2004 was the starting point of the operation of Transjakarta-Busway in Jakarta, by offering a medium of transportation that are “safe, convenient, quick and humane, and also cultured and internationally”. However, in fact, consumers often don’t get their rights as “sold” by the company. Consumers don’t feel comfortable driving with Transjakarta, because the conditions are often too crowded, or the consumers must wait for a very long time in bus’s stop which doesn’t provide any comfort until the bus comes. Based on Law No. 8 Year 1999 Regarding Consumer Protection Law and Law No. 22 Year 2009 Regarding Traffic and Road Transportation, there are consumer’s rights and obligations that must be met by all the companies when they run their businesses. Many things must be addressed by Transjakarta so their service to the consumers can be maximized and consumers’ rights will finally be assured. In addition, consumers themselves need to be more aware of their own rights and be more willing to fight for their rights that are not fulfilled or being violated.

Key words: consumer protection law, public transportation, Law No. 8 Year 1999.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
1. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pokok Permasalahan	5
1.3 Tujuan Penulisan.....	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Definisi Operasional	7
1.6 Metode Penelitian	10
1.7 Sistematika Penulisan	12
2. TINJAUAN UMUM HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN	
2.1 Pengertian dan Batasan Hukum Perlindungan Konsumen	14
2.2 Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen	16
2.2.1 Asas Hukum Perlindungan Konsumen	16
2.2.2 Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen.....	18
2.3 Pihak-pihak yang Terkait dalam Hukum Perlindungan Konsumen.....	20
2.3.1 Konsumen	20
2.3.2 Pelaku Usaha	24
2.3.3 Pemerintah	26
2.3.4 Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat.....	28
2.4 Hak dan Kewajiban Konsumen	29
2.4.1 Hak Konsumen.....	29
2.4.2 Kewajiban Konsumen.....	35
2.5 Hak, Kewajiban, dan Prinsip Tanggung Jawab Pelaku Usaha	37
2.5.1 Hak Pelaku Usaha	37
2.5.2 Kewajiban Pelaku Usaha	38
2.5.3 Prinsip Tanggung Jawab Pelaku Usaha	39
2.5.3.1 Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (<i>Fault Liability</i>)	40
2.5.3.2 Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (<i>Presumption of Liability Principle</i>)	41
2.5.3.3 Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (<i>Presumption of Nonliability Principle</i>)	41
2.5.3.4 Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (<i>Strict Liability</i>)	41
2.5.3.5 Prinsip Tanggung Jawab dengan Pembatasan (<i>Limitation of Liability Principle</i>)	42

2.6	Penyelesaian Sengketa Konsumen.....	42
2.6.1	Penyelesaian Sengketa di Luar Pengadilan.....	44
2.6.1.1	Penyelesaian Sengketa Secara Damai.....	44
2.6.1.2	Penyelesaian Sengketa Melalui BPSK	45
2.6.2	Penyelesaian Sengketa Melalui Pengadilan.....	50
2.7	Sanksi Hukum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen.....	51
3.	TINJAUAN UMUM TENTANG ANGKUTAN UMUM DAN BADAN LAYANAN UMUM TRANSJAKARTA BUSWAY	
3.1	Sejarah Angkutan Umum di Indonesia	53
3.1.1	Masa Pra Proklamasi.....	53
3.1.2	Masa Proklamasi	55
3.1.3	Masa Sekarang	56
3.2	Pelaku Usaha Jasa Angkutan Umum	57
3.3	Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Jasa Angkutan Umum	58
3.4	Tinjauan Umum Badan Layanan Umum Transjakarta	66
3.4.1	Latar Belakang	66
3.4.2	Tujuan Pembangunan Sistem Transjakarta Busway.....	70
3.4.3	Visi dan Misi Transjakarta Busway	70
3.4.4	Profil Badan Layanan Umum Transjakarta Busway.....	71
3.4.5	Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Badan Layanan Umum Transjakarta Busway.....	73
4.	PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN DALAM JASA LAYANAN TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA BUSWAY	
4.1	Perlindungan Hak Konsumen Bus Transjakarta Busway Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen	75
4.1.1	Pemenuhan Hak Atas Kenyamanan dalam Mengonsumsi Barang dan/atau Jasa.....	76
4.1.2	Pemenuhan Hak Atas Keamanan dan Keselamatan dalam Mengonsumsi Barang dan/atau Jasa	80
4.1.3	Pemenuhan Hak untuk Memilih dan Mendapatkan Barang dan/atau Jasa yang Sesuai dengan Nilai Tukar dan Kondisi serta Jaminan yang Diberikan	83
4.1.4	Pemenuhan Hak Atas Informasi yang Benar dan Jujur Mengenai Kondisi dan Jaminan Barang dan/atau Jasa.....	84
4.1.5	Pemenuhan Hak Untuk Didengar Pendapat dan Keluhannya Atas Barang dan/atau Jasa yang Digunakan	85
4.1.6	Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Advokasi, Perlindungan, Dan Upaya Penyelesaian Sengketa Perlindungan Konsumen Secara Patut.....	86
4.1.7	Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Pembinaan dan Pendidikan Konsumen	86
4.1.8	Pemenuhan Hak Untuk Diperlakukan atau Dilayani Secara Benar dan Jujur serta Tidak Diskriminatif.....	87
4.1.9	Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Kompensasi, Ganti Rugi, dan/atau Penggantian.....	87
4.2	Perlindungan Hak Konsumen dalam Undang-Undang Lainnya.....	88

4.3 Upaya Hukum yang Dapat Dilakukan Konsumen Terkait dengan Kerugian yang Dialami Sebagai Pengguna Bus Transjakarta	95
5. PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	99
5.2 Saran	100
DAFTAR REFERENSI	102
LAMPIRAN I	



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari satu bagian negara ke negara bagian lainnya. Peranan transportasi amat sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen.¹

Di negara berkembang seperti Indonesia yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang besar, kegiatan perekonomian yang terus berkembang, dan arus perpindahan orang dan barang yang terus meningkat, pengembangan sarana dan prasarana transportasi sangat berperan penting sebagai penghubung wilayah untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.²

Selain itu transportasi dalam kehidupan perkotaan dan kemasyarakatan memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan di segala sektor kehidupan. Kebutuhan akan sarana mobilitas sangat menunjang dalam setiap bidang kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan keluar negeri.

Saat arus perpindahan orang semakin padat dan meningkat, bus sebagai angkutan perkotaan dapat dijadikan sebagai salah satu alternatif yang dapat

¹ H. M. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996), hal. 11.

² H. A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo, 1993), hal. 1.

digunakan untuk menunjang hal tersebut. Bus merupakan salah satu alat transportasi umum yang memiliki karakteristik yang khas, yaitu memiliki kapasitas pengangkutan yang besar (massal) sehingga lebih efisien jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Kota Jakarta adalah kota yang aktif dengan segala aktifitas. Menurut data statistik Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil bulan Desember 2010, jumlah penduduk Jakarta sebesar 8.527.058 jiwa (termasuk Kepulauan Seribu).³ Tidak mengherankan, Jakarta menjadi salah satu kota terpadat di Indonesia. Hal ini kemudian menimbulkan satu masalah utama yang lazim dialami suatu daerah dengan kapasitas penduduk yang padat, yaitu kemacetan.

Kemacetan menjadi masalah utama kota Jakarta. Mobilitas penduduk yang padat ini mengakibatkan jalan-jalan raya menjadi super padat di jam-jam produktif, karena hampir sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi, seperti mobil dan motor. Menurut data Polda Metro Jaya, pada tahun 2010, jumlah kendaraan di Jakarta mencapai 11.362.396 unit, terdiri dari 8.244.346 unit kendaraan roda dua dan 3.118.050 unit kendaraan roda empat.⁴ Belum lagi jumlah kendaraan-kendaraan umum yang beroperasi untuk para penduduk yang tidak menggunakan kendaraan pribadi. Dikuatirkan, jumlah ini akan membengkak di tahun 2011, mengingat akan ada sekitar 700 ribu unit kendaraan baru yang akan dipasarkan ke Jakarta di tahun ini.⁵

Seperti yang telah kita ketahui, jumlah kendaraan yang masuk ke daerah Jakarta setiap tahunnya mengalami peningkatan. Hal ini berbanding terbalik dengan perkembangan jalan-jalan raya yang ada di Jakarta, dan tentu saja menimbulkan kemacetan, yang hingga detik ini masih menjadi masalah yang belum dapat diatasi oleh pemerintah. Melihat pertambahan jumlah kendaraan tersebut yang tidak sebanding dengan ketersediaan dan kelayakan ruas jalan, serta kemacetan yang belum dapat diatasi oleh pemerintah, maka pengembangan alat

³ “Kepadatan Penduduk”, <<http://www.kependudukancapil.go.id/index.php/statistik/kepadatan-penduduk>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 11.00.

⁴ Waduh, Lalu Lintas Jakarta Lumpuh di Tahun 2011, <http://topik-news.blogspot.com/2010/09/waduh-lalulintas-jakarta-lumpuh-di.html>, diakses pada Senin, 14 Maret 2011 pukul 13.00.

⁵ Tahun 2011 Lalu Lintas Jakarta Lumpuh Total, <http://unic77.info/tahun-2011-lalu-lintas-jakarta-lumpuh-total.html>, diakses pada Senin, 14 Maret 2011, pukul 13.00.

transportasi yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar dan dapat mengurangi beban di jalan raya menjadi hal yang sangat penting dan mendesak untuk dilakukan.

Selain itu, hal lain yang perlu diperhatikan adalah bagaimana menyediakan suatu jasa angkutan umum yang bersifat massal dan publik. Suatu angkutan umum yang penumpangnya dapat memperoleh kenyamanan dalam penggunaannya, tidak berdesak-desakan dengan tarif yang terjangkau. Kebutuhan akan jaminan keamanan dari segala tindak kejahatan juga menjadi penting, karena kita tahu banyak kejahatan yang sering terjadi pada bus-bus atau angkutan umum lainnya yang beroperasi.

Dengan dasar pemikiran itulah maka pemerintah membangun suatu sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* di Jakarta, yang kita kenal dengan nama Transjakarta atau umum disebut Busway. Sistem ini dimodelkan berdasarkan sistem *TransMilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. Perencanaan Transjakarta telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan berlawanan dengan arus lalu lintas (*contra flow*) supaya jalur tidak diserobot kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu lintas. Meskipun Busway di Jakarta meniru negara lain (Kolombia, Jepang, Australia), namun Jakarta memiliki jalur yang terpanjang dan terbanyak.⁶

Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus ini diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutanya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain Transjakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah.

Sebagai pelaku usaha di bidang jasa transportasi, maka Transjakarta dalam pelayanannya mempunyai tanggung jawab atau kewajiban untuk menjamin hak-hak dari konsumen yang menggunakan jasa transportasi ini, seperti yang tercantum dengan jelas dalam Pasal 4 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya akan disebut UU Perlindungan Konsumen).

⁶ “Sejarah Busway”, <<http://id.wikipedia.org/wiki/Transjakarta>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 12.00.

Namun apabila diperhatikan justru yang terjadi dalam kenyataannya adalah banyak konsumen pengguna bus Transjakarta yang menerima pelayanan yang tidak sesuai dengan apa yang menjadi tujuan semula dibentuknya sistem transportasi cepat ini.

Beberapa kasus dan keluhan dari konsumen menjadi bukti bahwa Transjakarta sering lalai dalam memenuhi hal-hal yang menjadi hak konsumen. Seperti dalam hal kenyamanan dalam menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis di lapangan, sering kali penumpang dibiarkan penuh sesak dalam bus, padahal jumlah maksimal penumpang adalah 85 orang, sesuai dengan jumlah kursi dan pegangan tangan yang tersedia yang diperuntukan bagi penumpang yang berdiri.

Tidak berbeda jauh dengan kenyamanan, kualitas keamanan dalam Transjakarta juga sering dikeluhkan konsumen. Misalnya aksi pencopetan yang terjadi di Transjakarta koridor 5 (rute Ancol – Kampung Melayu). Seorang mahasiswa kehilangan telepon genggamnya ketika sedang menggunakan jasa transportasi Transjakarta.⁷ Kejadian lainnya adalah tindakan pelecehan seksual terhadap kaum perempuan yang belakangan ini marak terjadi di dalam Transjakarta Busway.⁸

Keterlambatan kedatangan armada Transjakarta juga menjadi salah satu hal yang kerap dikeluhkan oleh konsumen. Permasalahannya adalah tidak adanya pemberitahuan dari petugas mengenai jadwal kedatangan atau keberangkatan armada. Ini mengakibatkan antrian yang sangat panjang di halte, terutama saat jam-jam sibuk sewaktu berangkat dan pulang kerja sehingga penumpang terlambat masuk kantor atau pulang lebih lambat ke rumah.⁹ Tidak ada juga papan informasi atau sejenisnya yang dapat menginformasikan jadwal kepada penumpang, sehingga apabila konsumen memiliki suatu keperluan yang

⁷ “Waspada, Aksi Pencopetan di Busway Marak”, <http://metro.vivanews.com/news/read/105364-waspada_aksi_pencopetandi_busway_marak>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 13.00.

⁸ “Kasus Pelecehan di Busway Transjakarta”, <<http://gosipboo.blogspot.com/2010/06/kasus-pelecehan-di-busway-trans-jakarta.html>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 13.15.

⁹ “Awal April Busway Tidak Lagi Datang Terlambat”, <<http://www.depdagri.go.id/news/2010/03/24/awal-april-busway-tak-lagi-datang-terlambat>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 13.25.

mendesak, mereka dapat segera mengantisipasi keadaan tersebut, salah satunya dengan beralih menggunakan transportasi lainnya.

Hal lainnya lagi adalah dari segi keselamatan. Angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di seluruh koridor Transjakarta, setiap tahunnya meningkat tajam. Penyebabnya adalah jalur khusus yang diperuntukkan bagi armada Transjakarta itu tidak steril, karena kerap kali diserobot kendaraan umum, pribadi, dan roda dua. Kemudian seiring bertambahnya jumlah koridor yang dibangun, kasus kecelakaan di jalur Transjakarta juga semakin meningkat.¹⁰

Hal-hal yang telah disebutkan di atas menggambarkan kondisi dari kausalitas pelayanan yang diberikan oleh Transjakarta sebagai pelaku usaha dalam bisnis pelayanan transportasi kepada konsumennya. Banyak hak konsumen yang dilanggar oleh pelaku usaha.

Seperti yang telah disebutkan di atas, mengingat besarnya peranan jasa transportasi Transjakarta dalam menunjang pembangunan nasional serta pentingnya jaminan atas keamanan dan keselamatan serta layanan yang memadai bagi para konsumen, maka pelaksanaan perlindungan hak konsumen merupakan hal yang utama yang harus dilakukan. Oleh karena itu, penulis ingin mengangkat tema ini dengan judul skripsi: **“Perlindungan Hak Konsumen dalam Jasa Layanan Transportasi Bus Transjakarta Busway sesuai dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen”**

1.2 Pokok Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan penulis di atas, maka yang akan menjadi pokok permasalahan yang ingin dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah pelayanan bus Transjakarta sudah memenuhi hak-hak konsumen dan memberikan perlindungan hukum sesuai dengan Pasal 4 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan peraturan-peraturan terkait lainnya?
2. Upaya atau tindakan hukum apa saja yang dapat ditempuh oleh konsumen yang dirugikan atas pelayanan yang diberikan oleh bus Transjakarta?

¹⁰ “Kecelakaan Jalur Busway Naik Tajam”, <<http://bataviase.co.id/detailberita-10445967.html>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 13.30.

1.3 Tujuan Penulisan

Secara umum, tujuan dilakukannya penelitian ini adalah guna mengkaji secara yuridis mengenai hak-hak konsumen yang dilanggar oleh pelaku-pelaku usaha pemberi jasa. Tanggung jawab pelaku usaha penyedia jasa untuk memenuhi hak-hak konsumen sering dilanggar dan ini sangat merugikan konsumen. Salah satu pelaku usaha penyedia jasa layanan transportasi yang melanggarnya adalah Badan Layanan Umum Transjakarta. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dari penelitian ini, adalah:

1. Mengetahui pelayanan bus Transjakarta apakah sudah memenuhi hak-hak konsumen dan memberikan perlindungan hukum sesuai dengan Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
2. Mengetahui upaya atau tindakan hukum apa saja yang dapat ditempuh oleh konsumen yang dirugikan atas pelayanan yang diberikan oleh bus Transjakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang ada, maka manfaat dari penelitian ini dibagi menjadi dua macam, yaitu:

1. Kegunaan teoritis
Kegunaan teoritis dari penelitian ini adalah untuk menjadi bahan sumbangan pemikiran bagi perkembangan pengetahuan dan keilmuan mengenai hukum, khususnya di bidang hukum perlindungan konsumen dan jasa layanan transportasi umum.
2. Kegunaan praktis
Kegunaan praktis dari penelitian ini adalah bagi mahasiswa, dosen serta masyarakat umum untuk dapat mengetahui apa saja hak-hak konsumen telah dilanggar oleh penyedia jasa layanan transportasi umum Transjakarta ditinjau dari UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan mengetahui tindakan hukum yang dapat ditempuh untuk menuntut hak tersebut.

1.5 Definisi Operasional

Dalam upaya untuk mendapatkan pemahaman yang baik dan untuk menghindari interpretasi yang berbeda, maka akan dijelaskan pengertian dari berbagai istilah yang sering digunakan dalam skripsi ini. Definisi yang diungkapkan ini merupakan patokan baku dalam skripsi ini. Adapun definisi operasional yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.¹¹
2. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.¹²
3. Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.¹³
4. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.¹⁴
5. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.¹⁵
6. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹⁶

¹¹ Indonesia (a), *Undang-Undang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 8 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 1 ayat (1).

¹² *Ibid.*, Pasal 1 ayat (2).

¹³ *Ibid.*, Pasal 1 ayat (3).

¹⁴ *Ibid.*, Pasal 1 ayat (5).

¹⁵ Indonesia (b), *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No. 22 Tahun 2009, Pasal 1 angka (2).

¹⁶ *Ibid.*, Pasal 1 angka (3).

7. Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁷
8. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.¹⁸
9. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.¹⁹
10. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.²⁰
11. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.²¹
12. Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.²²
13. Pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.²³
14. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi.²⁴

¹⁷ *Ibid.*, Pasal 1 angka (4).

¹⁸ *Ibid.*, Pasal 1 angka (10).

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 1 angka (12).

²⁰ *Ibid.*, Pasal 1 angka (13).

²¹ *Ibid.*, Pasal 1 angka (14).

²² *Ibid.*, Pasal 1 angka (21).

²³ *Ibid.*, Pasal 1 angka (22).

²⁴ *Ibid.*, Pasal 1 angka (23).

15. Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.²⁵
16. Badan Layanan Umum Transjakarta Busway adalah badan layanan umum Transjakarta Busway sebagai Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum busway.²⁶
17. Busway adalah jalur khusus yang dipergunakan dan diperuntukkan oleh dan untuk angkutan umum bus.²⁷
18. Angkutan Umum Busway adalah sistem angkutan massal cepat yang menggunakan bus.²⁸
19. Sarana dan Prasarana adalah perangkat penunjang pengelolaan angkutan umum busway selain kendaraan, yang meliputi antara lain halte, marka jalan, rambu, jalan, jembatan penyeberangan orang (JPO) dan sarana pendukung lainnya.²⁹
20. Bus adalah kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk angkutan umum busway.³⁰
21. Jaringan umum adalah trayek utama yang dipergunakan dan diperuntukkan khusus untuk angkutan umum busway.³¹
22. Jaringan pengumpan adalah seluruh trayek angkutan umum yang berhubungan dengan jaringan utama.³²

²⁵ *Ibid.*, Pasal 1 angka (25).

²⁶ Peraturan Gubernur (a) No. 48 Tahun 2006 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja BLU Transjakarta Busway, Pasal 1 angka 7.

²⁷ *Ibid.*, Pasal 1 angka (9).

²⁸ *Ibid.*, Pasal 1 angka (10).

²⁹ *Ibid.*, Pasal 1 angka (11).

³⁰ *Ibid.*, Pasal 1 angka (13).

³¹ *Ibid.*, Pasal 1 angka (20).

³² *Ibid.*, Pasal 1 angka (21).

23. Operator Bus adalah pihak yang ditugaskan melalui ikatan kerja sama dengan BLU Transjakarta Busway.³³
24. Restrukturisasi trayek adalah penataan angkutan umum bus kota berupa pemotongan, pengalihan, dan/atau optimalisasi trayek yang bersinggungan sebesar 50%-100% dengan panjang koridor busway.³⁴
25. Konsorsium adalah operator bus yang merupakan penggabungan perusahaan-perusahaan angkutan umum bus kota yang terkena dampak restrukturisasi trayek.³⁵
26. Operator Bus Baru adalah operator bus yang dihasilkan melalui proses pengadaan barang/jasa operator angkutan umum busway.³⁶
27. Biaya rupiah per kilometer (Rp/Km) adalah biaya produksi yang dikeluarkan oleh operator bus dalam memberikan pelayanan angkutan umum busway sepanjang kilometer.³⁷

1.6 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji peraturan-peraturan hukum yang berlaku termasuk norma dan asas-asas yang terkandung dalam peraturan-peraturan yang berkaitan dengan hukum perlindungan konsumen dalam penyelenggaraan jasa layanan transportasi bus Transjakarta. Penelitian yuridis normatif ini didukung oleh data-data kepustakaan yang terdiri dari:

1. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan yang isinya mempunyai kekuatan mengikat kepada masyarakat, yang terdiri dari norma dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, bahan hukum tidak tertulis, yurisprudensi serta peraturan-peraturan lainnya. Dalam penelitian ini,

³³ Peraturan Gubernur (b) No. 123 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Bus Busway di Provinsi DKI Jakarta, Pasal 1 angka 9.

³⁴ *Ibid.*, Pasal 1 angka (10).

³⁵ *Ibid.*, Pasal 1 angka (11).

³⁶ *Ibid.*, Pasal 1 angka (12).

³⁷ *Ibid.*, Pasal 1 angka (13).

bahan hukum primer yang digunakan oleh penulis terdiri dari beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait, yaitu:

- a. Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
- b. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2006 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway;
- d. Peraturan Gubernur No. 123 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Bus Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
- e. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum;
- f. Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; dan
- g. Peraturan-peraturan terkait lainnya.

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer serta implementasinya. Bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku hukum, jurnal-jurnal hukum, koran, surat pembaca serta bahan-bahan yang diperoleh dari internet.

3. Bahan hukum tersier³⁸

Data-data yang diambil dari kamus-kamus dan ensiklopedi yang digunakan untuk membantu menjelaskan bahan hukum primer dan bahan

³⁸ Bahan hukum tersier mencakup bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder serta bahan-bahan primer, sekunder, dan tersier di luar bidang hukum. Lihat Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2007), hal. 33.

hukum sekunder, serta buku-buku di luar bidang hukum lainnya seperti buku-buku ekonomi dan sosial.

1.7 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika dari penelitian ini terbagi ke dalam 5 bab, yaitu:

Bab 1: Pendahuluan

Dalam bab ini penulis akan membahas latar belakang penelitian terkait dengan perlindungan bagi konsumen pengguna jasa bus Transjakarta, perumusan masalah, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab 2: Tinjauan Umum Hukum Perlindungan Konsumen

Bab ini digunakan untuk membahas beberapa hal, diantaranya pengertian dan batasan hukum perlindungan konsumen, asas dan tujuan dari perlindungan konsumen, hak dan kewajiban konsumen serta pelaku usaha dalam menjalankan kegiatannya, prinsip tanggung jawab pelaku usaha, penyelesaian sengketa konsumen, serta sanksi-sanksi hukum yang dapat diberikan terhadap tindakan pelanggaran yang dilakukan.

Bab 3: Tinjauan Umum tentang Angkutan Umum dan Badan Layanan Umum Transjakarta Busway

Dalam bab ini akan dijabarkan mengenai sejarah angkutan umum di Indonesia, dimulai dari sejak masa sebelum proklamasi, masa proklamasi dan masa sekarang. Lalu akan dibahas juga tentang pelaku usaha jasa angkutan umum beserta dengan hak dan kewajibannya, dan tinjauan umum tentang Badan Layanan Umum Transjakarta Busway yang terdiri dari latar belakang, tujuan pembangunannya, visi dan misi, profil umum serta kedudukan, tugas dan fungsi Badan Layanan Umum Transjakarta Busway.

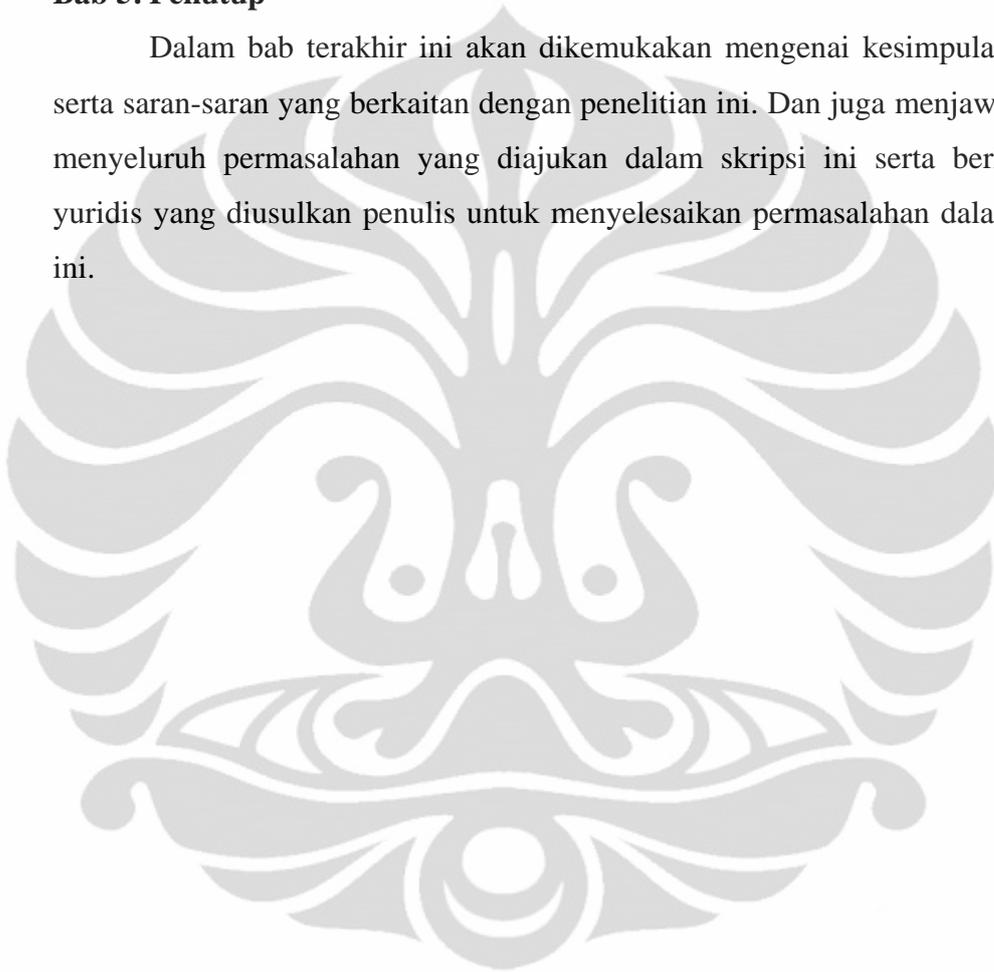
Bab 4: Perlindungan Konsumen dalam Jasa Layanan Transportasi Bus Transjakarta Busway Berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Bab ini akan membahas mengenai perlindungan hukum kepada konsumen pengguna jasa layanan angkutan umum yang diatur secara umum di dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, serta perlindungan secara

khusus terhadap pengguna jasa layanan angkutan umum yang diatur di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta mengenai jaminan penyelesaian sengketa antara konsumen pengguna jasa Transjakarta Busway dengan pihak pelaku usaha, yaitu Badan Layanan Umum Transjakarta.

Bab 5: Penutup

Dalam bab terakhir ini akan dikemukakan mengenai kesimpulan penulis serta saran-saran yang berkaitan dengan penelitian ini. Dan juga menjawab secara menyeluruh permasalahan yang diajukan dalam skripsi ini serta berisi solusi yuridis yang diusulkan penulis untuk menyelesaikan permasalahan dalam skripsi ini.



BAB 2

TINJAUAN UMUM HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN

2.1 Pengertian dan Batasan Hukum Perlindungan Konsumen

Hukum perlindungan konsumen memiliki ruang lingkup yang luas dan sulit dibatasi, tidak bisa hanya dirumuskan dalam satu undang-undang saja, misalnya UU Perlindungan Konsumen. Hukum perlindungan konsumen selalu berkaitan dengan berbagai bidang dan cabang, dan dalam tiap bidang senantiasa terdapat pihak yang disebut konsumen.

Untuk memberikan pengertian dan batasan hukum perlindungan konsumen, ada beberapa istilah yang berhubungan dengan perlindungan konsumen. Az. Nasution membedakan hukum konsumen dan hukum perlindungan konsumen. Perbedaan pengertian antara keduanya: "...pada umumnya, hukum umum yang berlaku dapat pula menerapkan hukum konsumen, sedang bagian-bagian tertentu yang mengandung sifat-sifat membatasi dan/atau mengatur syarat-syarat tertentu perilaku kegiatan usaha dan/atau melindungi kepentingan konsumen, merupakan hukum perlindungan konsumen."³⁹

Az. Nasution berpendapat bahwa hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen, yang memuat asas-asas yang bersifat mengatur dan melindungi konsumen. Hukum konsumen diartikan sebagai keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) antara penyedia dan penggunanya, dalam kehidupan bermasyarakat.⁴⁰ Selain itu, Az. Nasution juga mengakui bahwa asas-asas dan kaidah-kaidah hukum yang mengatur hubungan

³⁹ N.H.T. Siahaan (a), *Hukum Konsumen*, cet .1, (Jakarta: Panta Rei, 2005), hal. 31-32.

⁴⁰ Az. Nasution (a), *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, (Jakarta: Diadit Media, 2006), hal. 37.

dan masalah konsumen tersebar dalam berbagai bidang hukum.⁴¹ Jadi, seyogyanya dapat dikatakan bahwa hukum konsumen berskala lebih luas daripada hukum perlindungan konsumen.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen, pengertian dari perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.⁴² Rumusan pengertian perlindungan konsumen yang terdapat dalam Pasal 1 angka 1 UU Perlindungan Konsumen tersebut cukup memadai. Kalimat yang menyatakan “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum”, diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya untuk kepentingan perlindungan konsumen.

Pentingnya perlindungan konsumen dilatarbelakangi oleh hal-hal di bawah ini:

1. Terdapat perubahan-perubahan mendasar dalam pasar konsumen, di mana konsumen sering tidak memiliki posisi untuk melakukan evaluasi yang memadai terhadap produk barang dan jasa yang diterimanya;
2. Metode periklanan modern melakukan disinformasi kepada konsumen daripada memberikan informasi secara objektif;
3. Konsumen berada dalam posisi tawar yang tidak seimbang karena kesulitan-kesulitan dalam memperoleh informasi yang memadai;
4. Gagasan paternalisme melatarbelakangi lahirnya UU Perlindungan Konsumen, di mana ada rasa terhadap kemampuan konsumen melindungi dirinya sendiri akibat resiko keuangan yang dapat diperkirakan atau resiko kerugian fisik.⁴³

Keinginan mewujudkan suatu peraturan yang melindungi konsumen di Indonesia sudah dinantikan semenjak tahun 1980-an. Akhirnya pada tanggal 20 April 1999, UU Perlindungan Konsumen diundangkan oleh Presiden B. J.

⁴¹ *Ibid.*, hal. 38.

⁴² Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 1 ayat (1).

⁴³ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindakan Pidana Korporasi*, cet. 1, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002), hal. 27-28.

Habibie. Melalui diundangkannya peraturan tersebut, perlindungan konsumen ditempatkan ke dalam suatu koridor hukum perlindungan konsumen yang merupakan bagian dari sistem hukum nasional.⁴⁴

2.2 Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen

2.2.1 Asas Hukum Perlindungan Konsumen

Di dalam UU Perlindungan Konsumen Pasal 2 disebutkan bahwa perlindungan konsumen dijalankan berdasarkan asas manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Pengertian dari asas-asas tersebut berdasarkan Penjelasan Pasal 2, adalah:

a. Asas Manfaat

Dimaksudkan untuk mengamanatkan bahwa segala upaya dalam menyelenggarakan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

b. Asas Keadilan

Dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

c. Asas Keseimbangan

Dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil ataupun spiritual.

d. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

⁴⁴ *Ibid.*

e. Asas Kepastian Hukum

Dimaksudkan agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.⁴⁵

Dari kelima asas perlindungan konsumen tersebut dapat dikatakan bahwa tampaknya pembentuk undang-undang menyadari bahwa perlindungan konsumen ibarat sekeping uang logam yang memiliki dua sisi yang berbeda. Satu sisi merupakan sisi konsumen sedangkan sisi lainnya merupakan sisi pelaku usaha. Tidak mungkin menggunakan satu sisi tanpa menggunakan sisi lainnya sekaligus.⁴⁶

Kelima asas yang disebutkan tersebut, bila diperhatikan substansinya dapat dibagi menjadi 3 (tiga) asas, yaitu:

1. Asas Kemanfaatan yang di dalamnya meliputi asas keamanan dan keselamatan konsumen;
2. Asas Keadilan yang di dalamnya meliputi asas keseimbangan; dan
3. Asas Kepastian Hukum.⁴⁷

Asas keseimbangan yang dikelompokkan ke dalam asas keadilan. Hakikat keseimbangan yang dimaksud di sini memiliki pengertian keadilan bagi kepentingan masing-masing pihak yaitu konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah. Keseimbangan perlindungan hukum terhadap pelaku usaha dan konsumen tidak terlepas dari adanya pengaturan tentang hubungan-hubungan hukum yang terjadi di antara para pihak. Secara umum hubungan-hubungan hukum baik yang bersifat publik maupun privat dilandaskan pada prinsip-prinsip atau asas kebebasan persamaan dan solidaritas.⁴⁸

⁴⁵ Badan Perlindungan Konsumen Nasional, *Perlindungan Konsumen Indonesia*, cet. 2, (Jakarta: 2005), hal. 5.

⁴⁶ Yusuf Shofie, *op. cit.*, hal. 30.

⁴⁷ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hal. 26.

⁴⁸ *Ibid.*, hal.29.

Menyangkut asas keamanan dan keselamatan konsumen dikelompokkan ke dalam asas manfaat oleh karena keamanan dan keselamatan konsumen itu sendiri merupakan bagian dari penyelenggaraan perlindungan yang diberikan kepada konsumen di samping kepentingan pelaku usaha secara keseluruhan.

2.2.2 Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen

Terdapat komitmen UU Perlindungan Konsumen untuk mewujudkan tujuan perlindungan konsumen yang dijabarkan dalam Pasal 3 UU Perlindungan Konsumen di mana tujuan tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

1. Memberdayakan konsumen dalam memilih, menentukan barang dan/atau jasa kebutuhannya dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
2. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang memuat unsur-unsur kepastian hukum, keterbukaan informasi, dan akses untuk mendapatkan informasi; dan
3. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen, sehingga menumbuhkan sikap jujur dan tanggung jawab.⁴⁹

Pasal 3 UU Perlindungan Konsumen mengatur mengenai tujuan hukum perlindungan konsumen, yaitu:

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan/atau jasa;
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;

⁴⁹ Az. Nasution, *Pedoman Standar Interpretasi UU No. 8/1999 L.N. 1999 No. 42 T.L.N 1999 No. 3821*, makalah disampaikan sebagai bahan perkuliahan tahun 2005/2006 di Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hal. 3.

- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha; dan
- f. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, dan keselamatan konsumen.⁵⁰

Pasal 3 UU Perlindungan Konsumen mengatur tujuan khusus perlindungan konsumen, sehingga membedakan dengan tujuan umum yang dikemukakan dalam ketentuan Pasal 2 UU Perlindungan Konsumen.⁵¹ Keenam tujuan khusus dalam Pasal 3 UU Perlindungan Konsumen dikelompokkan ke dalam tiga tujuan hukum secara umum.⁵² Rumusan huruf (c) dan huruf (e) termasuk ke dalam tujuan hukum untuk mendapatkan keadilan. Tujuan untuk memberikan kemanfaatan dapat terlihat pada huruf (a), huruf (b), huruf (d) dan huruf (f). Terakhir tujuan kepastian hukum terlihat dalam rumusan huruf (d).

Perlindungan Konsumen yang dijamin UU Perlindungan Konsumen ialah kepastian hukum bagi konsumen dalam memperoleh, memakai, menggunakan dan/atau memanfaatkan barang dan/atau jasa kebutuhan hidupnya mulai dari benih hidup di rahim seorang ibu sampai tempat pemakaman dan segala kebutuhan di antara keduanya.⁵³ Oleh karena itu, bagi semua umat manusia di Indonesia, UU Perlindungan Konsumen merupakan salah satu dari kebutuhan hidup yang mutlak diperlakukan.⁵⁴

⁵⁰ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 3.

⁵¹ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *op.cit.*, hal. 34.

⁵² *Ibid.*

⁵³ Az. Nasution, "Pedoman Standar Interpretasi...", *loc.cit.*

⁵⁴ *Ibid.*

2.3 Pihak-pihak yang Terkait dalam Hukum Perlindungan Konsumen

2.3.1 Konsumen

Istilah konsumen di Indonesia berasal dari kata *consumer* (Inggris-Amerika), atau *consument/konsumment* (Belanda).⁵⁵ Menurut Kamus Oxford, arti kata *consumer* itu adalah setiap orang yang menggunakan barang.⁵⁶ Tujuan dari penggunaan barang dan jasa itu akan menentukan termasuk konsumen kelompok mana pengguna tersebut. Begitu pula Kamus Bahasa Inggris-Indonesia memberi arti kata *consumer* sebagai pemakai atau konsumen.⁵⁷ Secara harfiah konsumen diartikan sebagai orang atau perusahaan yang membeli barang tertentu atau menggunakan jasa tertentu atau seseorang yang menggunakan suatu persediaan atau sejumlah barang. Selain itu ada juga yang mengartikan sebagai setiap orang yang menggunakan barang atau jasa.⁵⁸

Pengertian “konsumen” di Amerika Serikat dan MEE adalah kata “konsumen” yang berasal dari *consumer* sebenarnya berarti “pemakai”. Namun, di Amerika Serikat kata ini dapat diartikan lebih luas sebagai “korban pemakai produk cacat”, baik korban tersebut pembeli atau bukan pembeli tetapi pemakai, karena perlindungan hukum dapat dinikmati pula bahkan oleh korban yang bukan pemakai.⁵⁹

Pengertian konsumen menurut Black’s Law Dictionary:

“One who consumes. Individuals who purchase, use, maintain, and dispose of product and services. A member of that broad class of people who are affected by pricing policies, financing practices, quality of good and services, credit reporting, debt collection, other trade practices for which state and federal

⁵⁵ Az. Nasution (b), *Hukum Perlindungan Konsumen*, cet.1, (Jakarta: Daya Widya, 1999), hal. 21.

⁵⁶ AS Homby (Gen. Ed), *Oxford Advance Learner’s Dictionary of Current English*, Oxford University. (Press, Oxford 1987), page. 183.

⁵⁷ John. M. Echols & Hasan Sadily, *Kamus Inggris-Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 1986), hal. 124.

⁵⁸ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan Konsumen Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*, (Bandung: Penerbit Nusa Media, 2008), hal. 7.

⁵⁹ Agus Brotosusilo, Makalah: *Aspek-Aspek Perlindungan terhadap Konsumen dalam Sistem Hukum di Indonesia*, dalam *percakapan tentang Pendidikan Konsumen dan Kurikulum Fakultas Hukum*, Editor Yusuf Shofie, Jakarta: YLKI-USAID, 1998, hal. 46.

consumer protection laws are enacted. Consumers are to be distinguished from manufacturers (who produce goods), and wholesalers or retailers (who sell goods)”.⁶⁰

Selanjutnya disebutkan:

“A buyer (other than purpose or resale) of any consumer product, any person to whom such product is transferred during the duration of an implied or written warranty (or service contract) applicable to the product, and any other person who is entitled by the terms of such warranty (or service contract) or under applicable state law to enforce against the warrantor (or service contractor) the obligations of the warranty (or service contract)”.⁶¹

Pengertian konsumen menurut UU Perlindungan Konsumen dalam Pasal 1 ayat (2) yakni: “Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.”⁶²

Jika dilihat dari pengertian di atas, maka terdapat 4 (empat) unsur utama yang membentuk pengertian tentang konsumen yaitu:

1. Setiap orang

Yang dimaksud dengan setiap orang yaitu perseorangan dan bukan badan hukum atau pribadi hukum.

2. Pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat.

Barang dan/atau jasa itu dapat diperoleh di tempat umum, misalnya pasar, supermarket dan toko.

⁶⁰ Henry Campbell, *Black’s Law Dictionary*, fifth edition, (United State: West Publishing Co., 1979), page 286.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² N. H. T Siahaan (b), *Hukum Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*, (Jakarta: Panta Rei, 2005), hal. 23.

3. Untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain atau makhluk hidup lain.

Barang dan/atau jasa digunakan, dipakai, dimanfaatkan untuk kepentingan konsumen dan keluarga konsumen, orang lain (teman) dan makhluk hidup lain, misalnya binatang peliharaan.

4. Tidak untuk diperdagangkan.

Barang dan/atau jasa digunakan, dipakai, dimanfaatkan tidak untuk tujuan komersil.⁶³

Dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Bab I Pasal 1 memuat definisi tentang konsumen, yaitu “Setiap pemakai dan/atau pengguna jasa, baik untuk kepentingan sendiri maupun untuk kepentingan orang lain”.⁶⁴ Batasan itu mirip dengan pengertian konsumen dalam UU Perlindungan Konsumen dan garis besar maknanya diambil alih dan dimasukkan dalam Bab Ketentuan Umum.

Tampaknya perlakuan hukum yang lebih bersifat mengatur dengan diimbui perlindungan, merupakan pertimbangan tentang perlunya pembedaan dari konsumen itu. Az. Nasution menegaskan beberapa batasan tentang konsumen, yakni:

1. Konsumen adalah setiap orang yang mendapat barang atau jasa yang digunakan untuk tujuan tertentu;
2. Konsumen antara adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan/atau jasa untuk digunakan dengan tujuan membuat barang atau jasa lain untuk diperdagangkan (tujuan komersil); dan
3. Konsumen akhir, adalah setiap orang alami yang mendapat dan menggunakan barang dan/atau jasa untuk tujuan memenuhi kebutuhan

⁶³ Az. Nasution, *Aspek Hukum Perlindungan Konsumen Tinjauan Singkat UU No.8 Tahun 1999-LN 1999 No.42*, makalah yang diberikan di Jakarta, 17 Maret 2003, hal. 6-7.

⁶⁴ Indonesia (c), *Undang-Undang tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, UU No. 5 Tahun 1999, LN No. 33 Tahun 1999, TLN No. 3817, Pasal 1 Huruf (o).

hidupnya secara pribadi, keluarga dan/atau rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali (nonkomersil).⁶⁵

Jika melihat pada sifat penggunaan barang dan/atau jasa, konsumen akhir adalah orang alami (*natuurlijke persoon*) yang menggunakan produk konsumen tidak untuk diperdagangkan dan/atau tujuan komersial lainnya.⁶⁶ Konsumen akhir ini dapat dibagi menjadi tiga golongan, yaitu:

1. Pemakai

Pemakai adalah setiap konsumen yang memakai barang yang tidak mengandung listrik atau elektronika, seperti pemakaian pangan, sandang, papan, alat transportasi, dan sebagainya;

2. Pengguna

Pengguna adalah setiap konsumen yang menggunakan barang yang mengandung listrik atau elektronika seperti penggunaan lampu listrik, radio tape, TV, ATM, dan sebagainya; dan

3. Pemanfaat

Pemanfaat adalah setiap konsumen yang memanfaatkan jasa-jasa konsumen, seperti: jasa kesehatan, jasa angkutan, jasa pengacara, jasa pendidikan, jasa perbankan, jasa transportasi, jasa rekreasi, dan sebagainya.⁶⁷

Definisi konsumen yang digunakan adalah konsumen dalam pengertian konsumen akhir. Definisi ini sesuai dengan pengertian bahwa konsumen adalah pengguna terakhir atau *end user*, tanpa si konsumen merupakan pembeli dari barang dan/atau jasa tersebut. Selain itu, pengertian konsumen menurut Az. Nasution adalah pemakai, pengguna atau pemanfaat barang dan/atau jasa untuk tujuan tertentu. Berdasarkan pengertian tersebut, subyek yang disebut sebagai

⁶⁵ Az. Nasution, "Aspek Hukum Perlindungan Konsumen Tinjauan Singkat...", *loc.cit.*

⁶⁶ *Ibid.*, hal 28.

⁶⁷ Istilah tersebut ditafsirkan oleh Tim Hukum Perlindungan Konsumen yang dibentuk berdasarkan Keputusan Menteri Kehakiman RI, tentang pembentukan TIM Penelaah Peraturan Perundang-undangan di bidang hukum dalam rangka Reformasi Hukum Dep. Kehakiman No. M59PR09. 04 Tahun 1998, Jakarta 1 Desember 1998.

konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai barang dan/atau jasa.⁶⁸

2.3.2 Pelaku Usaha

Istilah pelaku usaha merupakan pengertian yuridis dari istilah produsen.⁶⁹ Istilah pelaku usaha pada umumnya juga lebih dikenal dengan istilah pengusaha. Pengusaha adalah setiap orang atau badan usaha yang menjalankan usaha memproduksi, menawarkan, menyampaikan atau mendistribusikan suatu produk kepada masyarakat luas selaku konsumen. Pengusaha memiliki arti yang luas, tidak semata-mata membicarakan produsen, tetapi juga pedagang perantara atau distributor.⁷⁰

Pengertian pelaku usaha juga telah dirumuskan secara khusus dalam UU Perlindungan Konsumen yaitu:

“Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha berbagai bidang ekonomi.”⁷¹

Bila dilihat dari pengertian di atas, maka terdapat empat unsur yang terkandung dalam pengertian tentang pelaku usaha yaitu:

1. Setiap orang perseorangan atau badan hukum.

Yang termasuk badan usaha menurut pengertian ini adalah badan usaha yang berbentuk badan hukum dan tidak berbadan hukum.

2. Secara sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian.

Terdapat beberapa macam pelaku usaha yaitu:

- a. Orang perorangan;

⁶⁸ Abdul Halim Barkatulah, *op.cit.*, hal. 8.

⁶⁹ Az. Nasution, “Aspek Hukum Perlindungan Konsumen Tinjauan Singkat...”, *loc.cit.*

⁷⁰ Mariam Darus, *Perlindungan Konsumen Dilihat dari Perjanjian Baku (Standar), Kertas Kerja pada symposium Aspek-aspek Hukum Masalah Perlindungan Konsumen*, (Bandung: Binacipta, 1980), hal.57.

⁷¹ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 1 angka 3.

- b. Badan usaha;
- c. Orang perseorangan dengan orang perseorangan lain;
- d. Orang perseorangan dengan badan usaha; dan
- e. Badan usaha dengan badan usaha

Yang termasuk kegiatan usaha melalui perjanjian adalah huruf (c) sampai dengan huruf (e).

3. Menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Terdapat batasan yang membedakan antara pelaku usaha dengan pelaku usaha kegiatan lain, yaitu yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah mereka yang menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

4. Didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia.

Maksudnya adalah orang perseorangan atau badan hukum tersebut berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia. Khusus badan usaha, tidak harus didirikan dan berkedudukan di wilayah Republik Indonesia tetapi kegiatannya di wilayah Republik Indonesia.⁷²

Pelaku usaha yang termasuk dalam pengertian tersebut adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importir, pedagang, distributor, dan lain-lain.⁷³ Selain itu Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI) menyebutkan tiga kelompok pengusaha (pelaku usaha, baik privat maupun publik). Ketiga kelompok pelaku usaha tersebut terdiri atas:

- 1. Investor, yaitu pelaku usaha penyedia dana untuk membiayai berbagai kepentingan usaha. Contohnya adalah perbankan, penyedia dana dan lain sebagainya;

⁷² Abdul Halim Barkatullah, *op.cit.*, hal. 33-34.

⁷³ *Ibid.*, hal. 33.

2. Produsen, yaitu pelaku usaha yang membuat, memproduksi barang dan/atau jasa dari barang dan jasa lain (bahan baku, bahan tambahan atau bahan-bahan lainnya). Contohnya adalah badan usaha/perorangan yang berkaitan dengan pangan, sandang, obat-obatan dan lain sebagainya; dan
3. Distributor, yaitu pelaku usaha yang mendistribusikan atau memperdagangkan barang dan/atau jasa tersebut kepada masyarakat. Contohnya adalah pedagang retail, toko, supermarket, pedagang kaki lima dan lain sebagainya.⁷⁴

2.3.3 Pemerintah

Pemerintah merupakan pihak yang memiliki peran sebagai pengayom dan penengah di antara dua kepentingan yaitu pengusaha dan konsumen. Tujuannya agar masing-masing pihak tersebut dapat berjalan beriringan tanpa saling merugikan satu sama lain. Dalam hal ini, pemerintah harus bersikap adil dan tidak berat sebelah. Dalam menjalankan perannya sebagai pengayom dan penengah, pemerintah dalam hal ini terdiri dari berbagai instansi yang berwenang, di antaranya:

1. Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN)

Badan Perlindungan Konsumen Nasional bertugas memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia.⁷⁵

2. Badan Pengawasan Obat dan Makanan (BPOM)

Badan Pengawasan Obat dan Makanan yang bertugas melakukan regulasi, standarisasi dan sertifikasi terhadap produk obat dan bahan makanan yang akan dikonsumsi oleh konsumen.⁷⁶

⁷⁴ Az. Nasution, "Aspek Hukum Perlindungan Konsumen...". *loc.cit.*

⁷⁵ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 33.

⁷⁶ "Pemerintah Perkuat koordinasi Perlindungan Konsumen", <www.indonesia.go.id>, diakses pada 19 Maret 2011.

3. Departemen Perindustrian

Departemen Perindustrian bertugas untuk memberikan izin kepada sebuah perusahaan apakah sudah layak atau belum untuk memproduksi barangnya.⁷⁷

4. Departemen Perdagangan

Departemen perdagangan bertugas untuk memberikan izin bagi peredaran dan/atau penjualan barang yang diproduksi di dalam negeri maupun barang impor.⁷⁸

5. Departemen Dalam Negeri

Departemen Dalam Negeri bertugas untuk mengantisipasi dan menginstruksikan aparat bawahannya yang ada di daerah-daerah untuk segera mengadakan penarikan terhadap barang dan atau jasa yang dianggap tidak layak untuk beredar.⁷⁹

6. Polisi Republik Indonesia (POLRI)

Polisi bertugas untuk melibatkan diri pada setiap penyimpangan yang dilakukan oleh pengusaha yang mengganggu ketertiban masyarakat.⁸⁰

Pasal 29 UU Perlindungan Konsumen memberikan suatu amanat kepada pemerintah dalam hal perlindungan konsumen. Isi dari pasal tersebut mengatakan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha.⁸¹ Keterlibatan pemerintah ini sesuai dengan kepentingan yang diamanatkan dalam Pembukaan UUD 1945 yang mengatakan bahwa kehadiran negara antara lain untuk menyejahterakan rakyat.⁸²

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 29 ayat (1).

⁸² Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 180.

Berkenaan dengan hal pengawasan, dalam Pasal 30 UU Perlindungan Konsumen, pemerintah disertai tugas melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangannya. Jika dihubungkan dengan penjelasan Pasal 30 ayat (3) UU Perlindungan Konsumen, pengawasan dari pemerintah itu dilakukan dengan cara penelitian, pengujian, dan/atau survei, terhadap aspek yang meliputi pemuatan informasi tentang risiko penggunaan barang, pemasangan label, pengiklanan dan lain-lain.⁸³

Wewenang pemerintah menyelenggarakan pembinaan adalah sebagai bentuk upaya untuk menciptakan iklim usaha dan hubungan yang sehat antara konsumen dan pelaku usaha, mengembangkan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan penelitian serta pengembangan perlindungan konsumen.⁸⁴

Dalam berbagai hubungan hukum yang terjadi, dalam hal ini termasuk pula peran yang dijalankan pemerintah sebagai pemegang kewenangan publik, berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kekuasaan publik yang dijalankan oleh alat-alat negara berdasarkan hukum yang berlaku tidak lain dimaksudkan untuk menyasikan hubungan-hubungan hukum dan/atau masalah di antara pengusaha/pelaku usaha dan konsumen.

2.3.4 Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat

Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM) ini didirikan dengan tujuan sebagai pelindung bagi kepentingan dari salah satu pihak yang merasa dirugikan oleh pihak lain baik pihak konsumen maupun pihak pelaku usaha. Lembaga Swadaya Masyarakat ini antara lain adalah Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). YLKI merupakan lembaga-lembaga yang berhak untuk menggugat pelaku usaha walaupun tanpa adanya surat kuasa⁸⁵ dengan hak gugat *legal standing*. Hak gugat tersebut dapat dilakukan oleh lembaga konsumen

⁸³ *Ibid.* hal. 187.

⁸⁴ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 29 ayat (4) huruf a, b, c.

⁸⁵ Happy Susanto, *Hak-hak Konsumen Jika Dirugikan*, (Jakarta: Visimedia, 2008), hal. 27.

(LPKSM) yang telah memenuhi syarat, yaitu bahwa LPKSM yang dimaksud telah berbentuk Badan Hukum atau Yayasan yang dalam anggaran dasarnya memuat tujuan perlindungan konsumen.

2.4 Hak dan Kewajiban Konsumen

2.4.1 Hak Konsumen

Istilah perlindungan konsumen berkaitan dengan perlindungan hukum. Oleh karena itu, perlindungan konsumen mengandung aspek hukum. Adapun materi yang mendapat perlindungan itu bukan sekedar fisik, melainkan hak-haknya yang bersifat abstrak. Dengan kata lain, perlindungan konsumen sesungguhnya identik dengan perlindungan yang diberikan hukum tentang hak-hak konsumen.⁸⁶

Konsumen sebagai pemakai barang dan/atau jasa memiliki sejumlah hak yang harus dilindungi. Pengetahuan mengenai hak-hak konsumen sangat penting agar orang dapat bertindak sebagai konsumen yang kritis dan mandiri. Tujuannya yaitu jika ada tindakan yang merugikan konsumen maka ia dapat langsung menyadari akan hal itu dan mengetahui apa tindakan selanjutnya yang dapat dilakukan dalam memperjuangkan hak-haknya. Dengan kata lain, ia tidak hanya tinggal diam saja ketika menyadari bahwa hak-haknya telah dilanggar oleh pelaku usaha.

Mantan Presiden Amerika Serikat, John F. Kennedy, pernah mengemukakan empat hak dasar konsumen, yaitu:

1. *The right to safe product;*
2. *The right to be informed about products;*
3. *The right to definite choices in selecting products; and*
4. *The right to be heard regarding consumer interests.*⁸⁷

⁸⁶ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, (Jakarta: PT Grasindo, 2006), hal. 19.

⁸⁷ Gunawan Wijaya dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2000), hal. 27.

UU Perlindungan Konsumen kemudian memperluas cakupan dari hak dasar konsumen yang dikemukakan oleh John F. Kennedy tersebut, yang dapat kita lihat di dalam Pasal 4. Hak-hak tersebut adalah:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.⁸⁸

Setiap konsumen berhak mendapatkan perlindungan atas barang dan/atau jasa yang dikonsumsi. Misalnya konsumen merasa aman jika produk makanan atau minuman yang dikonsumsinya baik untuk kesehatan. Artinya produk makanan tersebut memenuhi standar kesehatan, gizi dan sanitasi, serta tidak mengandung bahan yang membahayakan bagi jiwa manusia. Hak ini dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan konsumen dalam penggunaan barang dan/atau jasa yang diperolehnya sehingga konsumen dapat terhindar dari kerugian (fisik maupun psikis) apabila mengkonsumsi suatu produk.⁸⁹

2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa.⁹⁰

Setiap konsumen berhak memilih produk barang dan/atau jasa dengan harga yang wajar. Artinya konsumen tidak boleh dalam kondisi tertekan atau paksaan untuk memilih suatu produk yang mungkin dapat merugikan hak-haknya. Ia harus dalam kondisi bebas dalam menentukan pilihannya terhadap barang dan/atau jasa yang dikonsumsi. Hak memilih hanya ada jika ada alternatif pilihan dari jenis produk tertentu. Apabila suatu produk dikuasai secara monopoli oleh suatu produsen maka dengan sendirinya hak untuk memilih ini tidak akan berfungsi.⁹¹

⁸⁸ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (a).

⁸⁹ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal 41.

⁹⁰ *Ibid.*, Pasal 4 huruf (b).

⁹¹ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal 41.

3. Hak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.⁹²

Hak atas informasi ini sangat penting karena tidak memadainya informasi yang disampaikan kepada konsumen ini dapat juga merupakan salah satu bentuk cacat produk. Hak ini dimaksudkan agar konsumen dapat memperoleh gambaran yang benar tentang suatu produk, karena dengan informasi tersebut konsumen dapat memilih produk yang diinginkan atau sesuai dengan kebutuhannya serta terhindar dari kerugian akibat kesalahan dalam penggunaan produk.⁹³ Informasi yang merupakan hak konsumen diantaranya adalah mengenai manfaat kegunaan produk, efek samping atas penggunaan produk, tanggal kadaluwarsa, serta identitas produsen dari produk tersebut. Informasi tersebut dapat disampaikan secara lisan maupun tertulis, baik yang dilakukan dengan mencantumkan pada label yang melekat pada kemasan produk maupun melalui iklan-iklan yang disampaikan oleh produsen, baik melalui media cetak maupun media elektronik.⁹⁴ Informasi ini dapat memberikan dampak signifikan untuk meningkatkan efisiensi dari konsumen untuk memilih produk serta meningkatkan kesetiiaannya terhadap produk tertentu, sehingga akan memberikan keuntungan bagi perusahaan yang memiliki kebutuhannya. Dengan demikian, pemenuhan hak ini akan menguntungkan konsumen maupun produsen.⁹⁵

4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya.⁹⁶

Konsumen harus mendapatkan haknya bahwa kebutuhan dan klaimnya dapat didengarkan, baik oleh pelaku usaha yang bersangkutan maupun oleh lembaga-lembaga perlindungan konsumen yang memperjuangkan

⁹² Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (c).

⁹³ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 41

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (d).

hak-hak konsumen.⁹⁷ Hak ini merupakan hak dari konsumen agar tidak dirugikan lebih lanjut atau hak untuk menghindarkan diri dari kerugian. Hak ini dapat berupa pertanyaan tentang berbagai hal yang berkaitan dengan produk-produk tertentu apabila informasi tersebut kurang memadai atau berupa pengaduan atas adanya kerugian yang telah dialami akibat penggunaan suatu produk, atau berupa pendapat tentang suatu kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan kepentingan konsumen. Hak ini dapat disampaikan baik secara perseorangan maupun secara kolektif, disampaikan secara langsung maupun diwakili suatu lembaga tertentu, misalnya YLKI.⁹⁸

5. Hak untuk mendapatkan bantuan hukum (advokasi), perlindungan dan penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.⁹⁹

Hak ini tentu saja dimaksudkan untuk memulihkan keadaan konsumen yang telah dirugikan akibat penggunaan produk melalui jalur hukum.¹⁰⁰

6. Hak untuk memperoleh pembinaan dan pendidikan konsumen.¹⁰¹

Hak untuk memperoleh pendidikan konsumen ini dimaksudkan agar konsumen memperoleh pengetahuan maupun keterampilan yang diperlukan agar dapat terhindar dari kerugian akibat penggunaan produk, karena dengan pendidikan konsumen tersebut, konsumen akan menjadi lebih kritis dan teliti dalam memilih suatu produk yang dibutuhkan.¹⁰²

⁹⁷ Happy Susanto, *op. cit.*, hal. 24-25.

⁹⁸ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 43-44.

⁹⁹ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (e).

¹⁰⁰ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 46.

¹⁰¹ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (f).

¹⁰² Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 44-45.

7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar, jujur dan tidak diskriminatif.¹⁰³

UU Perlindungan Konsumen memberi penjelasan terhadap konsumen agar diperlakukan benar, jujur serta tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin dan status sosial lainnya.

8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.¹⁰⁴

Hak atas ganti kerugian ini dimaksudkan untuk memulihkan keadaan yang telah menjadi rusak atau tidak seimbang akibat adanya penggunaan barang/atau jasa yang tidak memenuhi harapan konsumen. Hak ini sangat terkait dengan penggunaan produk yang telah merugikan konsumen, baik yang berupa kerugian materi, maupun kerugian yang menyangkut diri (sakit, cacat, bahkan kematian) konsumen. Untuk merealisasikan hak ini tentu saja harus melalui prosedur tertentu, baik yang diselesaikan secara damai (di luar pengadilan) maupun yang diselesaikan melalui pengadilan.¹⁰⁵

9. Hak-hak yang ditentukan dalam perundang-undangan lainnya.¹⁰⁶

Hak atas lingkungan yang bersih dan sehat sangat penting bagi konsumen dan lingkungan. Hak untuk memperoleh lingkungan yang bersih dan sehat serta hak untuk memperoleh informasi tentang lingkungan ini diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang No. 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup.¹⁰⁷

Beberapa aspek penting dalam perlindungan kepentingan konsumen juga dirumuskan dalam resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa Nomor 39/248 Tahun

¹⁰³ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 4 huruf (g).

¹⁰⁴ *Ibid.*, Pasal 4 huruf (h).

¹⁰⁵ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 44-45.

¹⁰⁶ *Ibid.*, Pasal 4 huruf (i).

¹⁰⁷ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 45.

1985 tentang Perlindungan Konsumen (*Guidelines for Consumer Protection*), yang dapat dilihat sebagai berikut:

1. Perlindungan konsumen dari bahaya-bahaya terhadap kesehatan dan keamanan;
2. Promosi dan perlindungan kepentingan ekonomi sosial konsumen;
3. Tersedianya informasi yang memadai bagi konsumen untuk memberikan kemampuan bagi mereka untuk melakukan pilihan yang sesuai kehendak dan kebutuhan pribadi;
4. Pendidikan konsumen;
5. Tersedianya upaya ganti rugi yang efektif; dan
6. Kebebasan untuk membentuk organisasi konsumen atau organisasi lainnya yang relevan dan memberikan kesempatan pada organisasi tersebut untuk menyerukan pendapatnya dalam proses pengambilan keputusan yang menyangkut kepentingan mereka.¹⁰⁸

Dari sembilan butir hak konsumen yang tercantum dalam UU Perlindungan Konsumen di atas, terlihat bahwa masalah kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen merupakan hal yang paling pokok dan utama dalam perlindungan konsumen. Barang dan/atau jasa yang penggunaannya tidak memberikan kenyamanan, terlebih lagi yang tidak aman atau membahayakan keselamatan konsumen jelas tidak layak untuk diedarkan dalam masyarakat. Selanjutnya, untuk menjamin bahwa suatu barang dan/atau jasa dalam penggunaannya akan memberikan kenyamanan, keamanan maupun tidak membahayakan penggunanya, maka konsumen diberikan hak untuk memilih barang dan/atau jasa yang dikehendakinya berdasarkan keterbukaan atas informasi yang benar, jelas, dan jujur. Jika terdapat penyimpangan yang merugikan, konsumen berhak untuk didengar, memperoleh advokasi, pembinaan, perlakuan yang adil, kompensasi sampai ganti rugi.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Gunawan Wijaya dan Ahmad Yani, *op. cit.*, hal. 27-28.

¹⁰⁹ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *op. cit.*, hal. 29-30.

Bagaimanapun ragamnya rumusan hak-hak konsumen yang telah dikemukakan, secara garis besar dapat dibagi dalam tiga hak yang menjadi prinsip dasar, yaitu:

1. Hak yang dimaksudkan untuk mencegah konsumen dari kerugian, baik kerugian personal maupun kerugian harta kekayaan;
2. Hak untuk memperoleh barang dan/atau jasa dengan harga yang wajar; dan
3. Hak untuk memperoleh penyelesaian yang patut terhadap permasalahan yang dihadapi.¹¹⁰

2.4.2 Kewajiban Konsumen

Selain memiliki hak, yang telah disebutkan di atas, konsumen juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Menurut UU Perlindungan Konsumen Pasal 5, yang menjadi kewajiban konsumen adalah:

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan.
Kecenderungan konsumen untuk tidak peduli atau kurang teliti mengenai informasi terkait barang dan/atau jasa merupakan salah satu kelemahan konsumen yang sering terjadi. Di satu sisi produsen sudah menyampaikan informasi secara jelas terkait dengan barang dan/atau jasa yang ditawarkan. Hal tersebut yang dijadikan alasan oleh produsen untuk menghindar dari tuntutan ganti rugi jika timbul kerugian pada diri konsumen yang menggunakan barang dan/atau jasa tersebut. Tetapi jika produsen pada kenyataannya tidak memberikan informasi dan memperingati konsumen secara benar, sehingga konsumen tidak membaca informasi tersebut, maka hal itu tidak bisa menghalangi pemberian ganti kerugian pada konsumen yang telah dirugikan.
2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa. Ketentuan tentang beritikad baik ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dalam ketentuan ini disebutkan

¹¹⁰ Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 47.

bahwa suatu perjanjian, yang dalam hal ini adalah perjanjian jual beli barang dan/atau jasa, harus dilaksanakan dengan itikad baik.¹¹¹ Satu-satunya kemungkinan bagi konsumen untuk merugikan produsen adalah saat proses transaksi, sedangkan bagi produsen potensi untuk merugikan konsumen dapat berawal dari saat barang diproduksi oleh produsen.

3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.

Hal tersebut terjadi walaupun terkadang, penetapan harga atas suatu barang dan/atau jasa dilakukan secara sepihak oleh pelaku usaha. Oleh karena itu, pelaku usaha memberikan banyak alternatif pilihan barang dan/atau jasa sehingga konsumen dapat memilih sesuai dengan nilai tukar dan kualitas yang diharapkan.

4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Ketika konsumen memiliki keluhan terhadap barang dan/atau jasa yang telah didapat maka ia perlu secepatnya menyelesaikan masalah tersebut dengan pelaku usaha. Penyelesaian masalah sedapat mungkin dilakukan dengan cara damai. Apabila tidak ditemui titik penyelesaiannya maka dilakukan secara hukum dengan memperhatikan norma dan prosedur yang berlaku.¹¹²

Kewajiban tersebut sangat berguna bagi konsumen agar selalu berhati-hati dalam melakukan transaksi ekonomi dan hubungan dagang dengan pihak pelaku usaha. Dengan demikian, konsumen dapat terlindungi dari kemungkinan-kemungkinan masalah yang akan menimpanya. Selain itu kewajiban tersebut berguna juga untuk mengimbangi hak konsumen untuk mendapatkan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut. Hak ini akan semakin lebih mudah diperoleh jika konsumen mengikuti upaya penyelesaian sengketa secara patut.

¹¹¹ *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Cet. 8, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1976), Pasal 1338 ayat (3).

¹¹² Happy Susanto, *op. cit.*, hal. 27.

2.5 Hak, Kewajiban dan Prinsip Tanggung Jawab Pelaku Usaha

2.5.1 Hak Pelaku Usaha

Untuk menciptakan keamanan bagi para pelaku usaha dan sebagai keseimbangan atas hak-hak yang diberikan kepada konsumen, UU Perlindungan Konsumen Pasal 6 memberikan hak-hak bagi pelaku usaha, yaitu:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan hukum yang beritikad baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila tidak terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; dan
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.¹¹³

Pada huruf (a), hak itu menunjukkan bahwa pelaku usaha tidak menuntut lebih banyak jika kondisi barang dan/atau jasa yang diberikan kepada konsumen kurang memadai. Dalam praktek yang biasa terjadi, jika suatu barang dan/atau jasa kualitasnya lebih rendah daripada barang serupa, maka para pihak perlu menyepakati harga yang lebih murah. Hak lainnya yang tercantum dalam huruf (b), (c) dan (d) merupakan hak-hak yang lebih banyak berhubungan dengan pihak aparat pemerintah dan/atau BPSK atau pengadilan, dalam tugasnya melakukan penyelesaian sengketa.

Hak-hak tersebut berguna untuk menciptakan kenyamanan berusaha bagi para pelaku usaha dan sebagai keseimbangan atas hak-hak yang diberikan kepada konsumen. Terkait dengan hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya, seperti hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang

¹¹³ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal. 6.

Perbankan, Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang Pangan, dan undang-undang lainnya. Berkenaan dengan ketentuan dalam berbagai undang-undang tersebut, maka harus diingat bahwa UU Perlindungan Konsumen adalah payung bagi semua aturan lainnya berkenaan dengan perlindungan konsumen.¹¹⁴

2.5.2 Kewajiban Pelaku Usaha

Selanjutnya sebagai konsekuensi dari hak konsumen yang telah diuraikan sebelumnya, maka kepada pelaku usaha dibebankan pula kewajiban-kewajiban yang diatur dalam UU Perlindungan Konsumen dalam Pasal 7 yang isinya adalah sebagai berikut:

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi jaminan barang dan/atau jasa, serta memberikan penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur, secara tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu dan/atau jasa yang berlaku;
- e. Memberikan kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberikan jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; dan
- g. Memberi kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.¹¹⁵

¹¹⁴ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *op. cit.*, hal. 51.

¹¹⁵ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal. 7.

Kewajiban pelaku usaha beritikad baik dalam melakukan kegiatan usaha merupakan salah satu asas yang dikenal dalam hukum perjanjian. Ketentuan tentang itikad baik ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) BW bahwa perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.¹¹⁶

Dalam UU Perlindungan Konsumen tampak bahwa itikad baik lebih ditekankan pada pelaku usaha, karena meliputi semua tahapan dalam melakukan kegiatan usahanya, sehingga dapat diartikan bahwa kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dimulai sejak barang dirancang atau diproduksi sampai pada tahap purna penjualan, sebaliknya konsumen hanya diwajibkan beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa. Hal ini disebabkan karena kemungkinan terjadinya kerugian bagi konsumen dimulai sejak barang dirancang atau diproduksi oleh produsen (pelaku usaha), sedangkan bagi konsumen, kemungkinan untuk dapat merugikan produsen mulai pada saat melakukan transaksi dengan produsen.¹¹⁷

2.5.3 Prinsip dan Tanggung Jawab Pelaku Usaha

Dalam melaksanakan kegiatan usaha (memproduksi barang dan/atau jasa), pelaku usaha tidak hanya semata-mata mencari keuntungan sebesar mungkin tetapi juga harus memerhatikan kepentingan konsumen. Oleh karena itu selain memiliki hak, pelaku usaha juga dituntut akan tanggung jawabnya. Pelaku usaha bertanggung jawab atas barang dan/atau jasa yang diproduksinya.

Pada Pasal 19 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen, disebutkan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan pencemaran dan/atau kerugian konsumen atas mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.¹¹⁸

¹¹⁶ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *op.cit.*, Pasal 1338 ayat (3).

¹¹⁷ *Ibid*

¹¹⁸ Indonesia (a), *op. cit.*, Penjelasan Pasal 19 ayat (2).

Adanya pemberian ganti rugi kepada konsumen tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana terhadap pelaku usaha berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.¹¹⁹ Namun, ketentuan tersebut tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.¹²⁰ Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut.

2.5.3.1 Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Fault Liability*)

Prinsip ini mengatakan bahwa seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukan. Prinsip ini bersifat subjektif, di mana sifat subjektifitasnya muncul pada kategori bahwa seseorang yang bersikap hati-hati (*prudent person*) mencegah timbulnya kerugian pada konsumen. Berdasarkan teori ini, kelalaian produsen yang berakibat pada munculnya kerugian konsumen, merupakan faktor penentu adanya hak konsumen untuk mengajukan tuntutan ganti rugi pada produsen.¹²¹

Namun untuk meminta pertanggungjawaban produsen harus memenuhi 4 (empat) unsur pokok dalam Pasal 1365 KUHPerdara, yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, yaitu:

1. Adanya perbuatan;
2. Adanya unsur kesalahan;
3. Adanya kerugian yang diderita; dan
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.¹²²

Yang dimaksud dengan kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Hukum yang dimaksud pada pernyataan tersebut tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga kepatutan dan kesusilaan.

¹¹⁹ *Ibid.*, Pasal 19 ayat (4).

¹²⁰ *Ibid.*, Pasal 19 ayat (5).

¹²¹ Inosensius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, (Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004), hal. 47.

¹²² R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *op.cit.*, Pasal 1365.

Tanggung jawab ini dapat diterima karena adil bagi pihak yang berbuat salah untuk mengganti kerugian kepada pihak yang dirugikan. Tidak adil apabila pihak yang tidak bersalah harus melakukan ganti rugi.¹²³

2.5.3.2 Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability Principle*)

Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat selalu bertanggung jawab. Pandangan tersebut akan berubah apabila tergugat dapat membuktikan dirinya tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada tergugat. Namun demikian, konsumen tidak dapat mengajukan gugatan seenaknya karena konsumen pun dapat digugat balik oleh pelaku usaha apabila konsumen tidak dapat membuktikan kesalahan pelaku usaha. Prinsip ini menggunakan pembuktian terbalik yang diatur dalam Pasal 19, 22, dan 23 UU Perlindungan Konsumen.

2.5.3.3 Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption of Nonliability Principle*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip sebelumnya. Pada prinsip ini pihak yang dibebankan adalah konsumen. Prinsip ini diterapkan pada hukum pengangkutan, di mana pelaku usaha tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban. Namun menurut Pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, prinsip ini tidak lagi diterapkan secara mutlak tetapi mengarah kepada prinsip pertanggungjawaban dengan pembatasan uang ganti rugi.¹²⁴

2.5.3.4 Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip ini menyatakan bahwa kesalahan bukan sebagai faktor yang menentukan dan harus ada hubungan kausalitas antara pihak yang bertanggung

¹²³ Sidartha, *op. cit.*, hal. 73.

¹²⁴ *Ibid.*, hal. 77.

jawab dengan kesalahannya, namun hal yang dapat membatasi berlakunya prinsip ini adalah keadaan memaksa (*force major*).¹²⁵

Menurut pendapat para ahli, pengertian *strict liability* berbeda dengan *absolute liability*. *Absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa adanya kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Perbedaan antara *strict liability* dan *absolute liability* terletak pada ada atau tidaknya hubungan kausalitas antara subjek yang bertanggung jawab dan kesalahannya tersebut.¹²⁶

2.5.3.5 Prinsip Tanggung Jawab dengan Pembatasan (*Limitation of Liability Principle*)

Prinsip ini sering dicantumkan sebagai Klausula Eksoneri atau Eksensi dalam perjanjian standar yang dibuat oleh pelaku usaha. Dalam UU Perlindungan Konsumen pelaku usaha tidak diperbolehkan secara sepihak menentukan klausula yang merugikan konsumen, termasuk membatasi maksimal tanggung jawabnya. Jika dilakukan pembatasan, mutlak harus berdasarkan peraturan perundang-undangan yang jelas. Maka prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen bila ditetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha.¹²⁷

2.6 Penyelesaian Sengketa Konsumen

Sengketa konsumen adalah sengketa berkenaan dengan pelanggaran hak-hak konsumen.¹²⁸ Menurut Az. Nasution, sengketa konsumen adalah sengketa antara konsumen dengan pelaku usaha (publik atau privat) tentang pokok barang dan/atau jasa tertentu.¹²⁹ Objek dari konsumen sendiri adalah produk barang dan/atau jasa yang digunakan oleh seorang konsumen akhir (konsumen yang

¹²⁵ *Ibid.*, hal. 78-79.

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ *Ibid.*, hal. 79-80.

¹²⁸ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *op. cit.*, hal. 135.

¹²⁹ Az. Nasution (a), *op. cit.*, hal. 221.

menggunakan barang dan/atau jasa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, bukan untuk komersial).¹³⁰

UU Perlindungan Konsumen Pasal 23 menerangkan bahwa apabila pelaku usaha menolak dan/atau tidak memberikan tanggapan dan/atau tidak memberikan ganti rugi atas tuntutan konsumen, maka konsumen diberikan hak untuk menggugat pelaku usaha. Kemudian perselisihan yang timbul itu dapat diselesaikan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau dengan cara mengajukan gugatan kepada badan peradilan di tempat kedudukan konsumen.¹³¹

Masalah penyelesaian sengketa dalam UU Perlindungan Konsumen sendiri diatur dalam Bab X yang terdiri dari empat pasal, yang dimulai dari Pasal 45 sampai Pasal 48. Berdasarkan ketentuan Pasal 45, setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui pengadilan yang berada di lingkungan peradilan umum berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersangkutan. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa di luar pengadilan, maka gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh jika upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh pihak yang bersengketa.¹³²

Berdasarkan ketentuan Pasal 47 dan Pasal 48 UU Perlindungan Konsumen, disebutkan bahwa tata cara penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh dengan 2 (dua) cara, yaitu:

1. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan, yang berupa:

Penyelesaian sengketa secara damai yang dilakukan sendiri oleh pihak konsumen dan pelaku usaha tanpa bantuan dari pihak lain dan penyelesaian sengketa melalui BPSK yang menggunakan mekanisme *alternative dispute resolution*, yaitu konsiliasi, mediasi dan arbitrase.

¹³⁰ *Ibid.*, hal. 178.

¹³¹ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 23.

¹³² *Ibid.*, Pasal 45.

2. Penyelesaian sengketa melalui pengadilan

Selain dua cara di atas, menurut Pasal 46 huruf (b) UU Perlindungan Konsumen, gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat dilakukan oleh kelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama, yaitu dengan cara *class action*. *Class action* adalah suatu tata cara pengajuan gugatan, yang mana suatu gugatan atau lebih yang mewakili kelompok mengajukan gugatan untuk diri sendiri sekaligus mewakili kelompok orang yang jumlahnya banyak, yang memiliki kesamaan fakta atau dasar hukum antara wakil kelompok dan anggota kelompok yang dimaksud. Gugatan dengan cara *class action* dasar hukumnya adalah Peraturan Mahkamah Agung (PERMA) No. 1 Tahun 2002 tentang Acara Gugatan Perwakilan Kelompok.¹³³

2.6.1 Penyelesaian Sengketa di Luar Pengadilan

2.6.1.1 Penyelesaian Sengketa Secara Damai

Penyelesaian sengketa konsumen sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 45 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen tidak menutup kemungkinan dilakukannya penyelesaian secara damai oleh para pihak yang bersengketa, yaitu para pelaku usaha dan konsumen tanpa melalui pengadilan atau BPSK, dan sepanjang tidak bertentangan dengan UU Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan penjelasan Pasal 45 ayat (2) UU Perlindungan Konsumen dapat diketahui bahwa sebenarnya yang dikehendaki adalah agar penyelesaian damai merupakan upaya hukum yang justru terlebih dahulu diusahakan oleh para pihak yang bersengketa sebelum para pihak memilih untuk menyelesaikan sengketa mereka melalui BPSK atau badan peradilan.

Penyelesaian sengketa secara damai ini hendaknya diusahakan dalam bentuk penyelesaian yang “mudah, murah dan relatif cepat”. Dasar hukum tersebut dapat dilihat dalam KUHPerdara Indonesia, Buku ke-III Bab 18, Pasal 1851-1854 tentang perdamaian/*dading* dan dalam UU Perlindungan Konsumen Pasal 45 ayat (2) Jo. Pasal 47.

¹³³ Susanti Adi Nugroho, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara serta Kendala Implementasinya*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), hal. 14.

2.6.1.2 Penyelesaian Sengketa Melalui BPSK

Di luar pengadilan umum, UU Perlindungan Konsumen membuat terobosan baru dengan memfasilitasi para konsumen yang merasa dirugikan dengan mengajukan gugatan terhadap pelaku usaha di luar pengadilan, yaitu melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Mekanisme gugatan dilakukan secara sukarela dari kedua belah pihak yang bersengketa. Hal ini berlaku untuk gugatan secara perorangan. Sedangkan gugatan secara berkelompok (*class action*) dilakukan melalui peradilan umum.¹³⁴

BPSK dimaksudkan agar penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan secara cepat, mudah, dan murah. Cepat karena undang-undang menentukan dalam waktu 21 (dua puluh satu) hari kerja, BPSK wajib memberikan putusannya.¹³⁵ Mudah karena prosedur administrasi dan proses pengambilan putusan yang sangat sederhana. Murah terletak pada biaya perkara yang terjangkau.

Setiap konsumen yang merasa dirugikan oleh pelaku usaha dapat mengadukan masalahnya kepada BPSK, baik secara langsung, diwakili kuasanya maupun oleh ahli warisnya. Pengaduan yang disampaikan oleh kuasanya atau ahli warisnya hanya dapat dilakukan apabila konsumen yang bersangkutan dalam keadaan sakit, meninggal dunia, lanjut usia, belum dewasa atau warga negara asing. Pengaduan tersebut dapat disampaikan secara lisan atau tertulis kepada sekretariat BPSK di kota/kabupaten tempat domisili konsumen atau di kota/kabupaten terdekat dengan domisili konsumen.

Penyelesaian sengketa konsumen di BPSK diselenggarakan semata-mata untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti kerugian dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita konsumen.¹³⁶ Ukuran kerugian material yang dialami konsumen ini didasarkan pada besarnya dampak dari penggunaan produk barang dan/atau jasa tersebut terhadap konsumen. Bentuk jaminan yang dimaksud adalah

¹³⁴ Celia Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Sinar Grafika, 2008, hal. 126.

¹³⁵ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 55.

¹³⁶ *Ibid.*, Pasal 47.

berupa pernyataan tertulis yang menerangkan bahwa tidak akan terulang lagi perbuatan yang telah merugikan konsumen tersebut. Pada prinsipnya, penyelesaian sengketa konsumen diusahakan dapat dilakukan secara damai, sehingga dapat memuaskan para pihak yang bersengketa (*win-win solution*).

Badan ini dibentuk di setiap daerah Tingkat II untuk menyelesaikan sengketa konsumen di luar pengadilan, dan badan ini mempunyai anggota-anggota dari unsur pemerintah, konsumen dan pelaku usaha. Setiap unsur tersebut berjumlah 3 (tiga) orang atau sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang, yang kesemuanya diangkat dan diberhentikan oleh Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan.¹³⁷ Keanggotaan Badan terdiri dari ketua merangkap anggota, wakil ketua merangkap anggota, dan anggota dengan dibantu oleh sebuah sekretariat.¹³⁸

Untuk dapat diangkat menjadi anggota BPSK, menurut Pasal 49 ayat (2) UU Perlindungan Konsumen, seseorang harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Warga Negara Indonesia;
- b. Berbadan sehat;
- c. Berkelakuan baik;
- d. Tidak pernah dihukum karena kejahatan;
- e. Memiliki pengetahuan dan pengalaman di bidang perlindungan konsumen;
- dan
- f. Berusia sekurang-kurangnya tiga puluh tahun.

Tugas dan wewenang BPSK menurut Pasal 52 UU Perlindungan Konsumen meliputi:

- a. Melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi, arbitrase atau konsiliasi;
- b. Memberikan konsultasi perlindungan konsumen;
- c. Melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku;
- d. Melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran ketentuan undang-undang ini;

¹³⁷ *Ibid.*, Pasal 49.

¹³⁸ *Ibid.*, Pasal 50 Jo. Pasal 51.

- e. Menerima pengaduan, baik tertulis maupun tidak tertulis dari konsumen tentang terjadinya pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- f. Melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa perlindungan konsumen;
- g. Memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- h. Memanggil dan menghadiri saksi, saksi ahli, dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap undang-undang ini;
- i. Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli atau setiap orang sebagaimana dimaksud pada huruf (g) dan huruf (h), yang tidak bersedia memenuhi panggilan BPSK;
- j. Mendapatkan dan menetapkan ada atau tidaknya kerugian di pihak konsumen;
- k. Memberitahukan putusan kepada pelaku usaha yang melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen; dan
- l. Menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini.

Dengan demikian, BPSK dapat segera memberikan putusannya untuk mengakhiri sengketa konsumen. Diharapkan dengan penyelesaian sengketa yang sederhana dan singkat, tidak diperlukan lagi penyelesaian sengketa melalui pengadilan yang cenderung lama dan berbelit-belit. Akan tetapi, UU Perlindungan konsumen dengan jelas menyebutkan bahwa pemeriksaan perkara konsumen oleh BPSK bukan dengan jalan damai, melainkan didasarkan pada ketentuan hukum yang berlaku.¹³⁹ Ini berarti bahwa majelis BPSK sungguh-sungguh akan berusaha menemukan bukti-bukti tentang adanya pelanggaran hukum di dalam sengketa konsumen tersebut dan membuat putusan sesuai dengan ketentuan hukum.¹⁴⁰

¹³⁹ Ibid., penjelasan Pasal 45 ayat (2).

¹⁴⁰ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006), hal. 196.

BPSK dalam tugas dan wewenangnya melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen dengan empat cara, yaitu:

1. Mediasi

Mediasi yaitu sebuah proses penyelesaian sengketa atau pemecahan masalah di mana pihak-pihak ketiga yang tidak memihak (*impartial*) bekerja sama dengan pihak yang bersengketa membantu memperoleh kesepakatan perjanjian yang memuaskan.¹⁴¹ Mediator hanya membantu para pihak untuk bersama-sama menyelesaikan persoalan-persoalan yang diserahkan kepadanya, berusaha mencari titik temu untuk kedua belah pihak, namun tidak memiliki wewenang untuk memutuskan sengketa. Dalam proses ini, mediator bertindak lebih aktif dengan memberikan nasihat, petunjuk, saran dan upaya-upaya lain dalam menyelesaikan sengketa. Hasil mediasi kemudian dibuat dalam perjanjian tertulis yang ditandatangani oleh para pihak yang bersengketa dan diserahkan kepada majelis BPSK untuk dikukuhkan dalam keputusan majelis BPSK agar mengikat kedua belah pihak. Tidak ada sanksi administratif dalam keputusan mediasi.

2. Konsiliasi

Konsiliasi yaitu sebuah proses penyelesaian sengketa di antara para pihak dengan melibatkan pihak ketiga yang netral dan tidak memihak, biasanya adalah majelis BPSK yang bertindak pasif sebagai konsiliator. Tugasnya hampir sama dengan mediator, namun bedanya, konsiliator dapat mengusulkan solusi penyelesaian sengketa kepada para pihak. Jikapara pihak setuju dengan usulan konsiliator, maka usulan tersebut dapat dijadikan sebagai kesepakatan para pihak yang bersengketa. Hasil konsiliasi kemudian ditandatangani oleh seluruh pihak yang terkait dalam bentuk perjanjian tertulis lalu diserahkan kepada majelis BPSK untuk dibuat mengikat.

3. Arbitrase

Arbitrase yaitu salah satu bentuk adjudikasi privat. Hanya perkara perdata saja yang dapat diselesaikan dengan lembaga arbitrase. Arbitrase sebagai

¹⁴¹ Susanti Adi Nugroho, *op.cit.*, hal. 126.

satu lembaga alternatif penyelesaian sengketa, adalah bentuk alternatif paling formal untuk menyelesaikan sengketa sebelum berlitigasi. Penyelesaian sengketa melalui arbitrase juga cenderung lebih informal dan lebih sederhana dibandingkan proses litigasi, prosedurnya tidak kaku dan lebih dapat menyesuaikan, serta tidak sering mengalami penundaan.¹⁴² Para pihak memilih arbiter dari anggota BPSK yang berasal dari unsur pelaku usaha dan konsumen sebagai anggota majelis. Arbiter yang telah dipilih oleh para pihak kemudian memilih arbiter ketiga dari anggota BPSK yang berasal dari unsur pemerintah sebagai ketua.

Di samping itu, BPSK mempunyai kewenangan untuk menjatuhkan sanksi administratif sesuai dengan Pasal 60 UU Perlindungan Konsumen. Sekalipun tata cara penetapan sanksi administratif masih akan ditentukan lebih lanjut, BPSK berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar Pasal 19 ayat (2) dan (3), Pasal 20, Pasal 25, dan Pasal 26. Sanksi tersebut masing-masing dapat dijatuhkan atas pelaku usaha yang tidak memenuhi ganti rugi uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dalam menyelesaikan sengketa dibentuk majelis yang terdiri dari sedikitnya tiga (3) anggota dibantu oleh panitera. Putusan yang dijatuhkan majelis BPSK bersifat final dan mengikat.¹⁴³ BPSK wajib menjatuhkan putusan selamlamanya 21 (dua puluh satu) hari sejak gugatan diterima.¹⁴⁴ Keputusan BPSK itu wajib dilaksanakan pelaku usaha dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari setelah diterimanya, atau apabila ia keberatan dapat mengajukan kepada Pengadilan Negeri dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari.¹⁴⁵ Pengadilan negeri yang menerima keberatan pelaku usaha memutus perkara tersebut dalam jangka waktu

¹⁴² *Ibid.*, hal. 114.

¹⁴³ *Ibid.*, Pasal 54.

¹⁴⁴ *Ibid.*, Pasal 55.

¹⁴⁵ *Ibid.*, Pasal 56.

21 (dua puluh satu) hari sejak diterimanya keberatan tersebut. Selanjutnya kasasi kepada Mahkamah Agung. Keputusan Mahkamah Agung wajib dikeluarkan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak permohonan kasasi.¹⁴⁶

Dari keseluruhan proses persidangan berdasarkan ketentuan UU Perlindungan Konsumen terlihat setidaknya-tidaknya dari biaya dan waktu penyelenggaraan keadilan itu pihak konsumen dan pelaku usaha yang jujur dan bertanggung jawab dimudahkan dan dipercepat (putusan yang mempunyai kekuatan hukum pasti dapat dijatuhkan dalam jangka waktu relatif pendek, maksimum 100 (seratus) hari, total dari tahap pertama sampai tahap akhir.¹⁴⁷

2.6.2 Penyelesaian Sengketa Melalui Pengadilan

Berdasarkan Pasal 48 UU Perlindungan Konsumen, penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan mengacu pada ketentuan tentang peradilan umum yang berlaku dengan memperhatikan ketentuan Pasal 45. Jika dikaitkan dengan Pasal 45, penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan hanya dapat dimungkinkan apabila:

- a. Para pihak belum memilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan; dan
- b. Upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Berdasarkan ketentuan Pasal 46 ayat (2) UU Perlindungan Konsumen, yang dapat melakukan gugatan penyelesaian sengketa konsumen ke pengadilan, adalah:

- a. Sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama;
- b. Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM) yang memenuhi syarat; dan

¹⁴⁶ *Ibid.*, Pasal 58.

¹⁴⁷ Az. Nasution (a), *op. cit.*, hal. 128.

- c. Pemerintah dan/atau instansi terkait apabila barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit.¹⁴⁸

Saat usaha perdamaian telah gagal mencapai kata sepakat, atau para pihak tidak mau lagi menempuh jalur alternatif perdamaian, maka para pihak dapat menempuh jalur pengadilan. Dengan mengacu pada Pasal 48 UU Perlindungan Konsumen, penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan mengikuti ketentuan tentang peradilan umum yang berlaku. Jadi proses penyelesaian sengketa dilakukan melalui Pengadilan Negeri. Proses pengajuan gugatan sama seperti halnya mengajukan gugatan sengketa perdata biasa.

Gugatan diajukan di Pengadilan Negeri tempat kedudukan konsumen.¹⁴⁹ Ada pun terhadap putusan Pengadilan Negeri tersebut dapat diajukan banding dan kasasi sebagaimana perkara biasa.

2.7 Sanksi Hukum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen

Aturan mengenai sanksi-sanksi yang dapat dikenakan kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan dapat ditemukan dalam Bab XIII UU Perlindungan Konsumen, yang dimulai dari Pasal 60 sampai dengan Pasal 63.¹⁵⁰ Sanksi-sanksi yang dapat dikenakan terdiri atas:

- a. Sanksi Administratif

Sanksi administratif diatur dalam satu pasal, yaitu pasal 60. Sanksi administratif merupakan suatu “hak khusus” yang diberikan oleh UU Perlindungan Konsumen kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau tugas dan/atau kewenangan yang diberikan oleh UU Perlindungan Konsumen ini kepada BPSK untuk menyelesaikan persengketaan konsumen di luar pengadilan.¹⁵¹

¹⁴⁸ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 46 ayat (2).

¹⁴⁹ *Ibid.*, Pasal 23 .

¹⁵⁰ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *op. cit.*, hal. 83.

¹⁵¹ *Ibid.*, hal. 83-84.

b. Sanksi Pidana Pokok

Sanksi Pidana Pokok adalah sanksi yang dapat dikenakan dan dijatuhkan oleh pengadilan atas tuntutan jaksa penuntut umum terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha. UU Perlindungan Konsumen memungkinkan dilakukannya penuntutan pidana terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya.¹⁵² Dalam UU Perlindungan Konsumen, konsumen dapat dijerat dengan sanksi pidana pokok apabila melakukan pelanggaran terhadap Pasal 8 sampai Pasal 10, Pasal 13 ayat (2), Pasal 15, Pasal 17 ayat (1) dan Pasal 18.¹⁵³

c. Sanksi Pidana Tambahan

Ketentuan Pasal 63 UU Perlindungan Konsumen memungkinkan diberikannya sanksi pidana tambahan diluar sanksi pidana pokok yang dapat dijatuhkan berdasarkan ketentuan Pasal 62 UU Perlindungan Konsumen.¹⁵⁴ Sanksi-sanksi pidana tambahan yang dapat dijatuhkan berupa:

1. Perampasan barang tertentu;
2. Pengumuman keputusan hakim;
3. Pembayaran ganti rugi;
4. Perintah penghentian kegiatan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian konsumen;
5. Kewajiban penarikan barang dari peredaran; dan
6. Pencabutan izin usaha.¹⁵⁵

¹⁵² *Ibid.*, hal. 84-85.

¹⁵³ Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal 62.

¹⁵⁴ *Ibid.*, hal. 86

¹⁵⁵ *Ibid.*, hal. 87.

BAB 3

TINJAUAN UMUM TENTANG ANGKUTAN UMUM DAN BADAN LAYANAN UMUM TRANSJAKARTA BUSWAY

3.1 Sejarah Angkutan Umum di Indonesia

3.1.1 Masa Pra Proklamasi

Berkaitan dengan tersedianya sarana pengangkutan penumpang jenis angkutan darat, maka yang termasuk masa ini adalah masa Pemerintahan Hindia Belanda (1920-1942) dan masa pendudukan Pemerintahan Militer Jepang 1942-1945 serta masa Agresi Belanda terhadap Indonesia 1947-1949 (untuk transportasi rakyat berakhir pada tahun 1954).¹⁵⁶

Pada tahun 1925 Walikota Batavia yang dijabat oleh Ir. Voorneman mengeluarkan usul agar masalah angkutan tram dalam kota yang saat itu dilaksanakan oleh *Nederlandsch Indische Tram Maatschappij* (Maskapai Tram Hindia Belanda) dan *Bataviach Elektrische Tram Maatschappij* (Maskapai Tram Listrik Kota Batavia), agar bergabung sebagai satu perusahaan yang bergerak di bidang transportasi darat dalam kota Batavia. Namun baru lima tahun kemudian usul tersebut terealisasi, yaitu bergabungnya dua perusahaan angkutan darat (NITM dan BETM) menjadi sebuah perusahaan bernama *Bataviasche Verkeers Maatschappij* (Maskapai Lintas Kota Batavia) atau yang disingkat dengan BVMNV. Berdirinya BVMNV ditetapkan melalui akte notaris Meester Andrian Hendrik van Ophuijsen tahun 1930.¹⁵⁷

Beroperasinya dua buah perusahaan angkutan darat di Batavia pada 1920 yang kemudian bergabung pada tahun 1930, menunjukkan bahwa kota Batavia pada masa itu telah berkembang sebagai kota besar. Penyediaan sarana

¹⁵⁶ Nugroho Notokusanto, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: UI Press).

¹⁵⁷ *Ibid.*

transportasi ini menunjukkan mobilitas peralihan masyarakat Batavia di dalam kota cukup padat. Ini dibuktikan dengan berdirinya 2 buah perusahaan angkutan kota sejenis kereta yang beroperasi di atas rel yang disebut tram.¹⁵⁸

Berkembangnya kota Batavia pada awal abad ke-20 menuntut penyediaan sarana transportasi untuk perkotaan guna memenuhi tuntutan mobilisasi masyarakat kota Batavia. Oleh karena itu berdirilah perusahaan-perusahaan yang mengelola sarana tersebut seperti NITM dan BETM. Kedua perusahaan ini mengoperasikan tram/tram yaitu semacam kereta listrik yang berjalan di atas rel yang digunakan dalam kota.¹⁵⁹

NITM adalah perusahaan yang mengurus angkutan darat jenis tram dan bus kota untuk seluruh Hindia Belanda, sedangkan khusus untuk dalam kota Batavia pengelolaannya dilakukan oleh BETM tetapi hanya khusus tram saja. Tahun 1942 terjadi peralihan penguasa atas Hindia Belanda yaitu dari kolonial Belanda ke imperialis Jepang melalui penyerahan tanpa syarat. Berkuasanya Jepang menuntut diberlakukannya perubahan-perubahan dari tubuh pemerintahan sampai perusahaan-perusahaan di berbagai sektor. BVMNV sebagai induk perusahaan transportasi angkutan darat (bus dan tram) juga turut mengalami perubahan mulai dari pergantian nama menjadi *Djakarta Shiden* sampai kemudian digabungkan dengan perkeretaapian (*Staat Spoor*) dengan nama *Seibu Riyuku Sokyaku*. Penggunaan nama Djakarta menggantikan nama Batavia masih terkait dengan upaya militer Jepang untuk menarik simpati rakyat di bawah simbol Gerakan 3A.¹⁶⁰

Bus-bus bekas BVMNV digunakan oleh tentara Jepang sebagai sarana angkutan pasukan dan perbekalan tempur untuk menunjang perluasan wilayah serta untuk mobilitas pertahanan. Sementara itu *Djakarta Shiden* hanya menjadi perusahaan yang mengoperasikan tram kota Jakarta saja. Perusahaan *Djakarta Shiden* beroperasi hingga tanggal 20 Agustus 1945.¹⁶¹

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ *Ibid.*

3.1.2 Masa Proklamasi

Pada tanggal 18 Agustus 1945, sehari setelah proklamasi kemerdekaan RI dikumandangkan, beberapa pegawai *Djakarta Shiden* bersama beberapa anggota Pemuda Menteng 31 mendesak penguasa Jepang di Jakarta agar segera menyerahkan tram kepada mereka. Terhadap desakan ini, Jepang kemudian menyerahkan tram kota kepada pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 20 Agustus 1945. Pengelolaan tram kota Jakarta ini kemudian berada di bawah Djawatan Kereta Api bagian Tram.¹⁶²

Dua tahun kemudian, tepatnya setelah Belanda melakukan agresi militer I kepada Republik Indonesia pada 1 Juli 1947 dan Jakarta berhasil mereka kuasai, tram kota dikembalikan pengelolaannya kepada *Bataviasche Verkeers Maatchappij* (BVMNV). Nama BVMNV ini digunakan sampai tanggal 12 Juni 1954.¹⁶³

Kemudian, pada tanggal 17 Agustus 1950 ketika Republik Indonesia Serikat kembali menjadi Negara Kesatuan Republik Indonesia, kembali terjadi perubahan di seluruh aspek pemerintahan dan organisasi pelayanan masyarakat. Perubahan ini bertujuan memperkokoh kedaulatan Republik Indonesia sebagai bangsa mandiri dan mempunyai hak yang sama dengan bangsa lain di dunia, apalagi Indonesia telah menjadi anggota PBB yang ke 60 pada tanggal 28 September 1950, dimana PBB adalah suatu organisasi bagi bangsa-bangsa yang merdeka dan berdaulat.¹⁶⁴

Di sektor transportasi angkutan darat, juga terjadi perubahan. BVMNV warisan kolonialis Belanda setelah agresi pertama dan keduanya, diambil alih oleh pemerintah RI untuk dinasionalisasi dan berada di bawah Kementerian Perhubungan. Pengalihan ini tertuang dalam Undang-Undang Darurat No. 10 tahun 1954.¹⁶⁵

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ *Ibid.*

Tanggal 28 April 1954 dilakukan konferensi 5 negara yaitu Indonesia, India, Pakistan, Burma dan Sri Langka di Colombo, ibukota Sri Langka. Tujuan konferensi ini adalah membicarakan tentang pemeliharaan perdamaian dalam rangka mencegah terulangnya penjajahan atas suatu bangsa oleh bangsa lainnya. Melihat kesungguhan dan keaktifan Indonesia untuk memelihara perdamaian, Australia sebagai negara tetangga memberikan bantuan kendaraan angkutan umum sejenis bus bertenaga diesel yang disebut *Leiland*. Dengan adanya bantuan bus ini, Presiden Soekarno pada tahun 1960 mengeluarkan perintah agar armada dihapuskan di Jakarta dan di ganti dengan bus yang melayani angkutan penumpang dalam kota.¹⁶⁶

3.1.3 Masa Sekarang

Jakarta sebagai ibu kota Indonesia memiliki tingkat perekonomian yang lebih baik dibandingkan dengan kota-kota lain. Perkembangan Jakarta dan daerah sekitarnya dapat dikatakan sebagai *monocentric pattern* yang menempatkan Jakarta sebagai pusat ekonomi dan bisnis. Sebagian besar warga Jakarta bertempat tinggal di luar kota atau di daerah penyangga yang memerlukan 1-2 jam waktu tempuh untuk mencapai pusat ekonomi dan busnis. Kondisi ini adalah salah satu penyebab kemacetan di Jakarta¹⁶⁷

Pada awal tahun 1970-an pemakai kendaraan umum jumlahnya sebesar 70% dari total pemakai kendaraan di jalan. Angka ini mengalami penurunan yang cukup tajam yaitu sebesar 57% di tahun 1985 dan hanya 45% di tahun 2000. Penurunan minat pengguna kendaraan umum disebabkan oleh banyak faktor, salah satunya karena terjadinya motorisasi besar-besaran, bahkan lebih tinggi dibandingkan sebelum krisis terjadi, yaitu meningkat sekitar 16%-18% per tahun. Sekitar 5 juta kendaraan bertambah setiap tahun, dan tahun 2007 diperkirakan sekitar 35 juta populasi kendaraan. Kondisi lain yang menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum adalah ketidaknyamanan

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Artikel dari Majalah Inovasi, Volume 10/XX/Maret 2008, hal.14 dengan judul “*Reformasi Transportasi Publik di Jakarta: Sebuah Kisah Sukses.*”

sarana transportasi, baik dari alat transportasi yang kurang pemeliharaan maupun gangguan keamanan.¹⁶⁸

Perjalanan sejarah transportasi angkutan umum di Indonesia sendiri pada dasarnya dapat dikelompokkan dalam lima generasi. Generasi pertama terjadi saat pemerintah menghentikan pengoperasian tram pada tahun 1970-an di beberapa kota di Indonesia, lalu muncul kendaraan kecil seperti oplet. Tahun 1985 adalah generasi kedua dengan munculnya PPD. Saat itu terdapat kurang lebih 5 perusahaan bus besar. Pada era ini pula terjadi penggabungan atau merger dan restrukturisasi organisasi dalam pengelolaan transportasi bus di Indonesia. Tahun 1987 adalah generasi ke-3 yaitu dikembangkannya bus-bus besar seperti bus tingkat di beberapa kota di Indonesia. Tahun 1992, generasi ke-4, yaitu lajur bus yang diprioritaskan di sebelah kiri, namun sistem ini pun tidak berjalan dengan baik. Generasi kelima adalah pengoperasian busway. Transportasi busway di Indonesia dikembangkan berdasarkan analisis faktor-faktor yang menyebabkan buruknya pengelolaan angkutan umum di Indonesia selama ini.¹⁶⁹

3.2 Pelaku Usaha Jasa Angkutan Umum

Sebelum kita memasuki pembahasan tentang pelaku usaha jasa angkutan umum, maka kita juga harus mengetahui terlebih dahulu mengenai pengertian pelaku usaha itu sendiri. Berdasarkan UU Perlindungan Konsumen, yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum, yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan usaha dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.¹⁷⁰ Kemudian, berdasarkan Penjelasan Pasal 1 angka (3) UU Perlindungan Konsumen, bentuk-bentuk pelaku usaha yang termasuk dalam pengertian tersebut di atas adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importer, pedagang, distributor, dan lain sebagainya.

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.*, hal 15-16.

¹⁷⁰ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 1 angka 3.

Pada bidang pelayanan umum (*public service*) khususnya adalah sektor pelayanan angkutan umum, maka pelaku usaha harus memerhatikan persoalan-persoalan klasik berupa:

1. Penetapan tarif angkutan atau kendaraan umum (misalnya, kenaikan tarif) yang belum atau tidak diimbangi dengan ketersediaan jumlah angkutan umum;
2. Kelayakan angkutan atau kendaraan umum (menyangkut soal kenyamanan konsumen); dan
3. Keamanan konsumen dari kejahatan di atas kendaraan atau angkutan umum.

Sektor ini setidaknya melibatkan berbagai pihak, yaitu pengusaha angkutan, pekerja (supir dan kondektur), konsumen dan pemerintah dengan berbagai macam kepentingan yang seharusnya dapat diharmonisasikan. Dari beragam permasalahan mengenai pelayanan angkutan umum yang ada, diharapkan pelaku usaha dapat meningkatkan mutu pelayanan, baik dalam hal kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.

Untuk memperoleh fasilitas tersebut, masyarakat sebagai konsumen harus mengeluarkan kompensasi dalam bentuk tarif atau biaya. Oleh karenanya dengan adanya UU Perlindungan Konsumen, maka diharapkan pelaku usaha tidak lagi memanfaatkan kedudukan konsumen yang lemah dan tidak dengan sepihak menghilangkan kewajiban yang seharusnya dipikulnya. Secara yuridis, Pasal 18 ayat (1) UU Perlindungan Konsumen dimaksudkan untuk menempatkan kedudukan yang setara antara pelaku usaha dan konsumen. Namun pada praktiknya, konsumen adalah pihak yang biasanya selalu didikte atau diatur menurut kemauan si pelaku usaha.

3.3 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha Jasa Angkutan Umum

Berkaitan dengan hak dari penyedia jasa angkutan umum, Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 (selanjutnya akan disebut UU LLAJ), yang merupakan perubahan dari UU No. 14 Tahun 1992, menjelaskan bahwa:

1. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh kemudahan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;¹⁷¹ dan
2. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh informasi mengenai kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁷²

Berkaitan dengan kewajiban dari penyedia jasa angkutan umum, beberapa peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengatur mengenai kewajiban tersebut, yang di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 1. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
 - a. Keamanan;
 - b. Keselamatan;
 - c. Kenyamanan;
 - d. Keterjangkauan;
 - e. Kesetaraan; dan
 - f. Keteraturan;¹⁷³
 2. Perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang;¹⁷⁴
 3. Perusahaan angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan;¹⁷⁵

¹⁷¹ Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 214 ayat (1).

¹⁷² *Ibid.*, Pasal 214 ayat (2).

¹⁷³ *Ibid.*, Pasal 141.

¹⁷⁴ *Ibid.*, Pasal 186.

¹⁷⁵ *Ibid.*, Pasal 187.

4. Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan;¹⁷⁶
5. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya;¹⁷⁷
6. Pengemudi kendaraan bermotor umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan;¹⁷⁸
7. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan;¹⁷⁹
8. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang;¹⁸⁰
9. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan penumpang, kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut;¹⁸¹
10. Perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat

¹⁷⁶ *Ibid.*, Pasal 188.

¹⁷⁷ *Ibid.*, Pasal 189.

¹⁷⁸ *Ibid.*, Pasal 190.

¹⁷⁹ *Ibid.*, Pasal 191.

¹⁸⁰ *Ibid.*, Pasal 192 ayat (1).

¹⁸¹ *Ibid.*, Pasal 192 ayat (4).

membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum;¹⁸²

11. Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada perusahaan angkutan umum disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian;¹⁸³
12. Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem keamanan dengan berpedoman pada program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;¹⁸⁴
13. Kendaraan bermotor umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi untuk memudahkan pendeteksian kejadian kejahatan di kendaraan bermotor;¹⁸⁵
14. Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;¹⁸⁶
15. Perusahaan angkutan umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan;¹⁸⁷
16. Perusahaan angkutan umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan;¹⁸⁸

¹⁸² *Ibid.*, Pasal 194 ayat (1).

¹⁸³ *Ibid.*, Pasal 194 ayat (2).

¹⁸⁴ *Ibid.*, Pasal 201 ayat (1)

¹⁸⁵ *Ibid.*, Pasal 201 ayat (2).

¹⁸⁶ *Ibid.*, Pasal 204 ayat (1).

¹⁸⁷ *Ibid.*, Pasal 211.

¹⁸⁸ *Ibid.*, Pasal 212.

17. Perusahaan angkutan umum wajib:
- a. Melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh pemerintah;
 - b. Menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
 - c. Memberi informasi yang jelas, benar dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum;
 - d. Memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan sarana angkutan umum; dan
 - e. Mematuhi baku mutu lingkungan hidup;¹⁸⁹
18. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian pengemudi;¹⁹⁰
19. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana;¹⁹¹
20. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas, perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana;¹⁹²
21. Perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan;¹⁹³

¹⁸⁹ *Ibid.*, Pasal 215.

¹⁹⁰ *Ibid.*, Pasal 234 ayat (2).

¹⁹¹ *Ibid.*, Pasal 235 ayat (1).

¹⁹² *Ibid.*, Pasal 235 ayat (2).

¹⁹³ *Ibid.*, Pasal 273.

22. Perusahaan angkutan umum wajib memberikan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit yang meliputi:

- a. Aksesibilitas;
- b. Prioritas pelayanan; dan
- c. Fasilitas pelayanan;¹⁹⁴

23. Setiap penyelenggara terminal wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, meliputi fasilitas utama¹⁹⁵ dan fasilitas penunjang;¹⁹⁶

b. Dalam Peraturan Daerah No. 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum:

1. Setiap pengemudi kendaraan umum wajib menunggu, menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang pada tempat pemberhentian yang telah ditentukan;¹⁹⁷
2. Setiap kendaraan umum harus berjalan pada setiap ruas jalan yang telah ditetapkan;¹⁹⁸
3. Setiap pengendara kendaraan bermotor dilarang membunyikan klakson dan wajib mengurangi kecepatan kendaraannya pada waktu melintasi tempat ibadah selama ibadah berlangsung, dan lembaga pendidikan serta rumah sakit;¹⁹⁹ dan

¹⁹⁴ *Ibid.*, Pasal 242.

¹⁹⁵ Yang dimaksud dengan fasilitas utama adalah jalur keberangkatan, jalur kedatangan, ruang tunggu penumpang, tempat naik turun penumpang, tempat parkir kendaraan, papan informasi, kantor pengelola terminal dan loket. Lihat *ibid.*, Penjelasan Pasal 38 ayat (2).

¹⁹⁶ Yang dimaksud dengan fasilitas penunjang antara lain adalah fasilitas untuk penyandang cacat, fasilitas kesehatan, fasilitas umum, fasilitas peribadatan, pos kesehatan, pos polisi dan alat pemadam kebakaran. Lihat *ibid.*

¹⁹⁷ Peraturan Daerah (a), No. 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum., Pasal 2 ayat (4).

¹⁹⁸ *Ibid.*, Pasal 2 ayat (5).

¹⁹⁹ *Ibid.*, Pasal 8.

4. Setiap kendaraan umum harus menyediakan tempat sampah di dalam kendaraan.²⁰⁰
- c. Dalam Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta:
1. Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib menaikkan dan/atau menurunkan penumpang di tempat pemberhentian berupa bangunan halte atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dinyatakan dengan rambu;²⁰¹
 2. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilaluinya;²⁰²
 3. Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandeng, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan uji berkala;²⁰³
 4. Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umur kendaraan angkutan umum;²⁰⁴
 5. Dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan bagi pengguna kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum ditetapkan prosentase penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor;²⁰⁵

²⁰⁰ *Ibid.*, Pasal 9 ayat (2).

²⁰¹ Peraturan Daerah (b), No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, Pasal 7 ayat (3).

²⁰² *Ibid.*, Pasal 23 ayat (1).

²⁰³ *Ibid.*, Pasal 24 ayat (1).

²⁰⁴ *Ibid.*, Pasal 30 ayat (1).

²⁰⁵ *Ibid.*, Pasal 31 ayat (1).

6. Untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;²⁰⁶
7. Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib membawa Surat Izin Mengemudi selama mengemudikan kendaraan;²⁰⁷
8. Setiap pengemudi kendaraan umum yang bertugas dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan umum wajib:
 - a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
 - b. Mematuhi ketentuan di bidang pelayanan dan keselamatan angkutan;
 - c. Memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas;
 - d. Memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan;
 - e. Bertingkah laku sopan, ramah dan tidak merokok selama dalam kendaraan;
 - f. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya;
 - g. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - h. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya;
 - i. Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, kartu izin usaha, kartu pengawasan izin trayek, kartu pengawasan izin operasi dalam hal dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor;
 - j. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas,

²⁰⁶ *Ibid.*, Pasal 46 ayat (1).

²⁰⁷ *Ibid.*, Pasal 46 ayat (2).

berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain; dan

- k. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi.²⁰⁸

3.4 Tinjauan Umum Badan Layanan Umum Transjakarta

3.4.1 Latar Belakang

Apabila kita melihat sistem transportasi yang telah ada di Jakarta saat ini, maka pada dasarnya keadaannya busa dikatakan masih jauh dari memadai. Jalan raya penuh sesak, terutama pada jam-jam sibuk seperti pagi hari. Angkutan umum yang tidak nyaman ditenggarai sebagai pemicu utama banyaknya warga Jakarta yang beralih ke kendaraan pribadi. Pada awalnya tidaklah menjadi masalah ketika banyak orang beralih ke kendaraan pribadi, seperti mobil dan sepeda motor. Namun dalam kenyataannya kapasitas jalan di Jakarta tidak bertambah atau berkembang. Pembangunan jalan-jalan sangat lambat sehingga rasio jumlah kendaraan yang ada di Jakarta dengan luas dan jumlah jalannya sangatlah tidak seimbang.

Salah satu penyebabnya adalah kurangnya kesadaran warga masyarakat untuk lebih berpikir secara sosial. Banyak rencana-rencana pembangunan jalan yang sering terlambat atau bahkan terancam gagal dilaksanakan karena terhadang proses pembebasan lahan. Masyarakat merasa bahwa penggantian kerugian yang dijanjikan pihak pemerintah tidak sesuai atau tidak sebanding dengan nilai tanah yang mereka lepas, atau busa dikatakan justru masyarakat malah mengalami kerugian.

Warga Jakarta terutama yang mempunyai penghasilan menengah ke atas lebih banyak menggunakan mobil pribadi dalam bertransportasi untuk mendukung aktivitasnya sehari-hari. Sementara kelompok masyarakat menengah ke bawah lebih banyak menggunakan sepeda motor. Lama-kelamaan kelompok menengah ke atas juga mulai merasa berat akibat dari membengkaknya biaya transportasi

²⁰⁸ *Ibid.*, Pasal 47 ayat (2).

mereka terkait dengan kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) yang kian hari kian melambung. Banyak yang akhirnya kini mulai beralih ke kendaraan roda dua atau sepeda motor. Hal ini didukung dengan semakin mudah dan murah nya untuk membeli sepeda motor. Banyak iming-iming dan beragam penawaran menarik yang diberikan produsen-produsen sepeda motor untuk meningkatkan penjualan mereka. Namun sangat disayangkan, produsen-produsen sepeda motor ini tidak memerhatikan segi edukasi atau pendidikan untuk konsumen yang membeli produknya. Kita dapat melihat banyak ditemui di jalan-jalan raya, para pengendara yang sebetulnya belum mahir membawa sepeda motor ikut meramaikan dan menambah kesemrawutan jalan-jalan di Jakarta.

Sebagian masyarakat Jakarta lainnya tetap menggunakan angkutan umum untuk beraktivitas sehari-hari. Mereka ini kemungkinan orang-orang yang tidak mau direpotkan ketika harus mencari lahan parkir dan juga pengeluaran-pengeluaran tidak terduga lainnya ketika menggunakan kendaraan pribadi, entah itu mobil atau sepeda motor. Sebagian masyarakat lainnya mungkin harus bergulat dengan keadaan ekonomi yang jauh di bawah standar sehingga mereka mau tidak mau harus menggunakan angkutan umum. Pada intinya, masih banyak masyarakat Jakarta yang menggantungkan hidupnya pada angkutan umum sebagai sarana penunjang aktivitas mereka sehari-hari.

Ada beberapa langkah yang diambil pemerintah sebagai suatu solusi nyata untuk mengatasi permasalahan transportasi kota. Salah satunya adalah pembentukan sebuah Program Pengembangan Pola Transportasi Makro yang mengintegrasikan 4 (empat) Sistem Transportasi Umum, yang terdiri atas:

1. BRT (*Bus Rapid Transit*);
2. LRT (*Light Rail Transit*);
3. MRT (*Mass Rapid Transit*); dan
4. Waterway.²⁰⁹

Program ini mengacu pada Perda No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, Danau serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta dan SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 tentang Penetapan Pola

²⁰⁹ Buku Profil Transjakarta Tahun 2010, hal. 8.

Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta. Maksud disusunnya pengaturan Pola Transportasi Makro adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif dan terjangkau oleh masyarakat.²¹⁰

Arahan pengembangan sistem transportasi adalah:

- a. Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (*Transport Demand Managemen/TDM*) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya;
- b. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu;
- c. Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal;
- d. Meningkatkan jaringan jalan;
- e. Menggalakkan penggunaan angkutan umum; dan
- f. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.²¹¹

Masyarakat DKI Jakarta sangat memerlukan sebuah transportasi yang baik dan tentunya mengedepankan kenyamanan serta keamanan dan juga efisiensi dalam penggunaannya. Namun pada kenyataannya selain dari jumlah armada transportasi yang belum memadai, potret angkutan umum yang ada sekarang ini di Jakarta dari segi kenyamanan maupun keamanan masih sangat kurang. Hal seperti ini yang akhirnya memicu sebagian masyarakat Jakarta terutama yang mempunyai pendapatan menengah ke atas lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi baik mobil ataupun sepeda motor. Hal-hal seperti itu terus berlangsung sepanjang tahun tanpa adanya suatu perubahan yang bersifat struktural maupun solusi yang memadai dari pemerintah DKI Jakarta. Sebagai akibatnya, terjadi lonjakan jumlah kendaraan di Jakarta.

Berdasarkan kondisi tersebut, Gubernur DKI Jakarta terdahulu (periode 1997-2007), Sutiyoso, terdorong untuk mengembangkan suatu konsep sistem

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ *Ibid.*

transportasi massal yang paling pas untuk Jakarta, yaitu Transjakarta Busway. Konsep ini diharapkan dapat mewujudkan program Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mereformasi angkutan umum untuk menghadapi permasalahan transportasi yang berkepanjangan dan cukup serius di wilayah DKI Jakarta.

Dengan adanya Transjakarta Busway, diperlukan adanya suatu badan yang bertugas untuk menyelenggarakan pengelolaan sistem angkutan umum busway. Pada awalnya, badan yang mengelola Transjakarta Busway ini dikenal dengan Badan Pengelola Transjakarta Busway, namun pada akhirnya diubah menjadi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta.

Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan umum yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus Transjakarta diberikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutanya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain Transjakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah.²¹²

Pada saat awal beroperasi, Transjakarta mengalami banyak masalah, salah satunya adalah ketika atap salah satu busnya menghantam terowongan rel kereta api. Selain itu, banyak dari bus-bus tersebut yang mengalami kerusakan, baik pintu, tombol pemberitahuan lokasi halte, hingga lampu yang lepas.²¹³

Selama dua minggu pertama, dari 15 Januari 2004 hingga 30 Januari 2004, bus Transjakarta memberikan pelayanan secara gratis. Kesempatan itu digunakan untuk sosialisasi, di mana warga Jakarta untuk pertama kalinya mengenal sistem transportasi yang baru. Lalu, mulai 1 Februari 2004, bus Transjakarta mulai beroperasi secara komersil.²¹⁴

Sejak Hari Kartini, 21 April 2005, Transjakarta memiliki pramudi perempuan sebagai wujud emansipasi wanita. Pengelola menargetkan bahwa nanti

²¹² “Informasi Seputar TransJakarta”, <<http://www.suaratransjakarta.org/transjakarta>>, diakses pada Rabu, 3 Juni 2011 pukul 15.00.

²¹³ *Ibid.*

²¹⁴ *Ibid.*

jumlah pramudi wanita mencapai 30% dari keseluruhan jumlah pramudi. Sampai dengan bulan Mei 2006, sudah ada lebih dari 50 orang pramudi wanita.²¹⁵

3.4.2 Tujuan Pembangunan Sistem Transjakarta Busway

Tujuan pembangunan busway yaitu:

1. Meningkatkan jumlah perjalanan penumpang dengan menggunakan suatu sistem transportasi yang aman, nyaman dan handal;
2. Menciptakan sistem transportasi dengan jalur yang terpisah dari lalu lintas umum untuk kemudahan aksesibilitas;
3. Menciptakan sistem transportasi dengan pelayanan yang terjadwal dengan baik;
4. Meningkatkan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang bus umum;
5. Meningkatkan pelayanan angkutan umum yang terintegrasi;
6. Menciptakan sistem transportasi yang dapat meningkatkan efisiensi operator bus; dan
7. Menerapkan sistem pengumpulan pendapatan tiket yang efektif.

3.4.3 Visi dan Misi Transjakarta Busway

Visi dari Transjakarta Busway adalah menjadikan Transjakarta sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya dan bertaraf internasional.²¹⁶ Sedangkan misi dari Transjakarta adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas hidup pengguna jasa layanan Sistem Transjakarta dan masyarakat DKI Jakarta pada umumnya;
2. Menyediakan layanan transportasi publik yang aman, nyaman, dan terjangkau di DKI Jakarta;

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ “Transjakarta Busway”, <<http://www.transjakarta.co.id/page.php#tab-2>>, diakses pada hari Senin, 6 Juni 2011 pukul 16.00.

3. Mengoptimalkan layanan transportasi publik yang efisien dari sisi biaya dan investasi, sehingga dapat berlangsung secara terus menerus dan berkesinambungan dalam jangka panjang;
4. Mengefisienkan waktu dari pengguna jasa layanan dan masyarakat pada umumnya, dengan berkurangnya waktu tempuh perjalanan;
5. Mengurangi pencemaran udara dan menjaga kesehatan lingkungan di DKI Jakarta;
6. Memberikan kualitas pelayanan yang baik, dengan memerhatikan keamanan dan kenyamanan pengguna jasa layanan;
7. Mengusahakan tarif yang terjangkau bagi pengguna jasa layanan;
8. Meningkatkan penggunaan Sistem Transjakarta Busway seluas-luasnya bagi masyarakat;
9. Menjadikan BLU Transjakarta Busway sebagai pengelola Sistem Transjakarta Busway yang profesional, kompeten dan mandiri dari segi ekonomi;
10. Mendorong penciptaan lapangan kerja yang seluas-luasnya bagi masyarakat melalui berbagai instansi dan perusahaan yang terkait dengan Sistem Transjakarta Busway; dan
11. Mendorong perubahan budaya transportasi di masyarakat yang menghargai kualitas hidup, efisiensi waktu dan kesetaraan.²¹⁷

3.4.4 Profil Badan Layanan Umum Transjakarta Busway

Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya

²¹⁷ Ibid.

dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (*Bus Rapid Transit/BRT*).²¹⁸

Badan Layanan Umum Transjakarta Busway semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta Busway, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta Busway Provinsi DKI Jakarta. Namun karena adanya perubahan mekanisme pengelolaan keuangan, maka diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum busway sesuai dengan Pasal 3 ayat (1) Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2006.²¹⁹ Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan ini mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD, yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna busway.²²⁰

Sejak 15 Januari 2004, busway telah beroperasi di Jakarta dan selama dua pekan pertama warga Jakarta diperbolehkan naik secara gratis serta belajar bagaimana tertib dalam bertransportasi. Dalam penerapannya, kawasan yang pertama kali dijadikan sebagai percontohan adalah kawasan Blok M-Thamrin. Kawasan ini dianggap sebagai kawasan yang paling sibuk dan menjadikannya sebagai kawasan yang paling utama dalam menunjang sektor perekonomian DKI Jakarta.

Kawasan Blok M-Thamrin termasuk dalam kawasan yang mempunyai mobilitas komersil yang tinggi dibandingkan dengan kawasan lainnya. Sampai sejauh ini sistem transportasi yang telah berjalan selama ini sebelum adanya Transjakarta Busway masih dalam taraf yang memprihatinkan. Adanya pengoperasian Transjakarta Busway memang bukan untuk menggantikan sistem transportasi lama yang sudah ada, namun keberadaan Transjakarta Busway ini

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Dalam Pasal 3 angka 1 Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2006 Tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta dikatakan bahwa: “Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway merupakan badan layanan umum sebagai unit pelaksana teknis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum Busway.”

²²⁰ Transjakarta Busway..., *op.cit.*

menawarkan suatu sistem yang berkelanjutan, sebuah sistem transportasi yang merupakan model dari angkutan umum yang telah berjalan selama ini.

Dengan munculnya Transjakarta Busway, diharapkan seluruh angkutan umum yang ada di Jakarta dapat terpadu seperti sistem transportasi Transjakarta Busway, yang tidak hanya mengedepankan segi bisnis (dalam hal ini komersil/*profit oriented*) tetapi juga memerhatikan sisi kenyamanan konsumen dalam bertransportasi. Tentunya semua ini disesuaikan atau harus sejalan dengan Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen, mengenai hak konsumen atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang ataupun jasa seperti yang telah dibahas dalam bab 2.

3.4.5 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Badan Layanan Umum Transjakarta Busway

Kedudukan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway merupakan Badan Layanan Umum sebagai Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum busway sesuai dengan Pasal 3 angka (1) Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2006. BLU Transjakarta Busway mempunyai tugas mengelola angkutan umum busway dan untuk menyelenggarakan tugas tersebut, BLU Transjakarta Busway mempunyai fungsi:

- a. Penyusunan rencana dan program kerja Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway;
- b. Pengoperasian angkutan umum busway yang terdiri dari jaringan utama (*trunk line*) dan jaringan pengumpan (*feeder services*);
- c. Pemilihan dan penetapan operator dalam operasional angkutan umum busway;
- d. Penyusunan dan pengendalian standar pelayanan operasional atau standar pelayanan minimal angkutan umum busway;
- e. Pengawasan dan pengendalian seluruh sistem pengoperasian angkutan umum busway;
- f. Pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang menjadi kewenangannya;

- g. Pengelolaan dan pengendalian sistem tiket;
- h. Pengelolaan keuangan;
- i. Penyusunan perhitungan biaya rupiah per kilometer operator angkutan umum busway;
- j. Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah atau Unit Kerja Perangkat Daerah instansi pemerintah dan pihak terkait;
- k. Penyiapan rencana strategis bisnis; dan
- l. Pelaksanaan kegiatan ketatausahaan.

Badan Layanan Umum Transjakarta ini dikepalai oleh seorang kepala, yang mempunyai tugas untuk:

- a. Memimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi sebagaimana telah dimaksud di atas;
- b. Mengkoordinasi pelaksanaan tugas sub bagian dan pelaksana; dan
- c. Melaksanakan koordinasi dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah dan instansi terkait lainnya.

BAB 4
PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN DALAM JASA LAYANAN
TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA BUSWAY

4.1 Perlindungan Hak Konsumen Bus Transjakarta Busway Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

UU Perlindungan Konsumen merumuskan sejumlah hak konsumen, yang terdapat dalam Pasal 4. Dalam pasal tersebut terdapat 9 (sembilan) hak yang secara umum dapat dikaitkan dengan hak konsumen dalam berbagai bidang. Dalam hal ini, maka hak konsumen yang akan dibahas berkaitan dengan hak konsumen dalam jasa layanan transportasi umum yang dilakukan oleh Transjakarta Busway. Di antara 9 (sembilan) hak yang diatur, terdapat satu hak yang pengaturannya diatur secara khusus dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya yang mengatur mengenai bidang yang terkait. Hak-hak tersebut adalah:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan/atau jasa yang sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang diberikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif. Ini mencakup hak untuk diperlakukan atau dilayani secara

- benar dan jujur serta tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin, dan status sosial lainnya;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya; dan
 - i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.²²¹

4.1.1 Pemenuhan Hak Atas Kenyamanan dalam Mengonsumsi Barang dan/atau Jasa

Jika kita membicarakan hak atas kenyamanan dalam jasa layanan angkutan umum, tidak hanya berkaitan dengan sarana utama saja, melainkan juga menyangkut sarana penunjangnya. Bus Transjakarta, yang salah satu tujuannya adalah mengutamakan kenyamanan dalam bertransportasi, telah berusaha semaksimal mungkin dalam pelaksanaannya melayani penumpang yang menggunakan jasa transportasi mereka.

Setiap bus, yang merupakan sarana utama, memiliki alat pendingin, dilengkapi dengan papan pengumuman elektronik serta pengeras suara yang memberitahukan halte mana yang akan segera dilalui kepada para penumpang dalam dua bahasa, yaitu bahasa Indonesia dan Inggris. Setiap bus juga dilengkapi dengan alat komunikasi radio panggil yang memungkinkan pengemudi untuk memberikan dan mendapatkan informasi terkini mengenai kemacetan, kecelakaan, barang penumpang yang tertinggal, dan lain sebagainya. Untuk menjaga kesejukan ruangan bus maka dipasang alat pengharum ruangan otomatis, yang secara berkala akan melakukan penyemprotan parfum, untuk memberikan kesegaran di dalam bus.²²²

Upaya untuk memberikan kenyamanan di dalam bus itu dalam kenyataannya masih saja mendapat keluhan dari masyarakat. Masyarakat tidak merasakan kenyamanan yang seharusnya mereka dapatkan. Misalnya kalau kita

²²¹Indonesia (a), *op. cit.*, Pasal. 4.

²²² Buku Profil Transjakarta, *op.cit.*, hal. 27.

perhatikan pada jam-jam sibuk, seperti pagi hari (berangkat kantor) dan sore hari (jam pulang kantor), bus terlihat penuh sesak oleh penumpang. Padahal idealnya, untuk setiap bus non-gandeng (*single bus*) kapasitasnya hanya 85 penumpang dan untuk setiap bus gandeng (*articulated bus*) kapasitasnya sebanyak 160 penumpang.²²³ Selain itu, para penumpang yang tidak mendapat tempat duduk atau yang berdiri di dalam bus, sebenarnya mereka disediakan alat bantu berupa pegangan di bagian atas kepala. Tujuannya agar ketika bus mungkin mengerem mendadak, mereka dapat berpegangan agar tidak jatuh.

Namun berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis, yang sering terjadi di lapangan adalah bus penuh sesak karena kelebihan penumpang atau *overcapacity*. Misalnya di koridor 9 (rute Pinang Ranti – Pluit) pada jam-jam pulang kantor, terlihat bagaimana penumpang penuh sesak di dalam bus. Banyak yang bahkan tidak mendapat pegangan untuk berdiri dikarenakan bus yang penuh sesak dengan penumpang. Penumpang bahkan seolah-olah tidak perlu berpegangan karena saking penuhnya.

Penumpang yang menunggu di halte jadi tidak bisa naik dan sebaliknya penumpang di dalam bus yang ingin turun juga mengalami kesulitan. Bahkan penulis pernah mengalami sendiri, keadaan bus penuh sesak namun ada penumpang yang ingin turun. Yang terjadi adalah pengemudi terlanjur menutup pintu dan menjalan bus, dan penumpang yang tadi akhirnya tidak dapat turun di halte yang dituju.

Pihak Transjakarta sebenarnya telah berupaya agar hal ini dapat ditanggulangi. Mereka menyediakan satu atau dua orang petugas di setiap halte untuk mengatur dan mengendalikan laju penumpang agar kelebihan penumpang/*overcapacity* dapat dihindari.²²⁴ Namun sayangnya upaya tersebut menghadapi jalan buntu dikarenakan sikap penumpang sendiri yang mendesak untuk masuk ke dalam bus, meskipun keadaan di dalam bus sudah penuh. Mereka lebih memilih untuk penuh berdesak-desakan daripada harus menunggu armada berikutnya.

²²³*Ibid.*, hal. 10.

²²⁴*Ibid.*, hal. 27.

Menurut Ibu Sri Ulina dari Divisi Humas BLU Transjakarta, sikap tersebut dilatarbelakangi oleh tingkat pendidikan masyarakat.²²⁵ Sangat terlihat sekali bagaimana tingkat pendidikan ini memengaruhi perilaku masyarakat dalam menyikapi sebuah pengaturan yang diberikan kepada mereka. Di koridor 1 (rute Blok M – Kota), yang notabene merupakan jalur perkantoran, para penumpangnya sangat teratur dan kooperatif. Ketika melihat bus sudah penuh, tanpa dihalangi petugas pun mereka dengan sendirinya mundur kebelakang, tidak memaksa untuk masuk ke dalam bus. Berbeda sekali jika dibandingkan dengan koridor 2 (rute Pulo Gadung – Harmoni), jalur yang melalui pusat-pusat perbelanjaan, seperti Cempaka Putih dan Senen, para penumpangnya sulit untuk diatur. Meskipun petugas telah mengatur agar penumpang tidak masuk lagi ke dalam bus, namun mereka tetap memaksa. Bahkan bebetapa petugas mengalami luka-luka karena dipukul oleh penumpang yang tidak suka dihalangi.

Salah satu penyebab utama kedatangan armada Transjakarta tidak tepat waktu, yang akhirnya menyebabkan terjadinya penumpukan penumpang seperti itu, adalah sistem tata kota Jakarta yang memang sudah penuh dan sesak. Di Boggota, yang sistem transportasi busway-nya dijadikan contoh di Jakarta, memiliki jalur bus tersendiri, tanpa mengurangi atau menggunakan sebagian dari jalur kendaraan lainnya. Sementara di Jakarta, busway dibangun dengan mengambil sebagian jalur kendaraan yang sudah ada, yaitu di sebelah kanan jalan. Ini sebenarnya merupakan tindakan penyesuaian yang dilakukan oleh Transjakarta, mengingat bahwa kondisi jalan di Jakarta memang sudah penuh. Restrukturisasi tidak mungkin dilakukan karena tidak efektif, memakan biaya dan waktu yang tidak sedikit.²²⁶

Selain kondisi tata kota Jakarta, penyebab lainnya adalah *traffic lights* yang tidak terintegrasi dengan jadwal *time table* dari keberangkatan armada dari setiap halte. Setiap armada berangkat dari halte-halte utama setiap lima menit sekali, namun karena *traffic lights* tidak terintegrasi dengan *time table*, maka jadwal kedatangan armada ke halte berikutnya tidak dapat dipastikan. Namun saat

²²⁵Wawancara dengan Ibu Sri Ulina di Badan Layanan Umum Transjakarta, Kampung Melayu, pada hari Senin, 20 Juni 2011 pukul 16.15.

²²⁶*Ibid.*

ini, pihak Transjakarta tengah melakukan uji coba dalam hal menerapkan ketepatan *time table* pada malam hari yang dinamakan Amari (Angkutan Malam Hari).²²⁷

Hal lainnya lagi adalah ada beberapa jalan yang memang tidak diprioritaskan untuk busway saja, meskipun jalur busway sudah ditetapkan di jalan tersebut. Misalnya berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis di koridor 1 (rute Blok M – Kota), di depan bundaran HI, meskipun jalur busway sudah ditetapkan dengan warna merah, namun tidak dipergunakan khusus hanya untuk Transjakarta saja. Akibatnya bus Transjakarta harus berlomba-lomba dengan kendaraan pribadi yang akhirnya mengakibatkan kedatangan bus ke halte berikutnya menjadi terlambat.

Kemudian kenyamanan dalam segi sarana penunjang juga telah dioptimalkan oleh Transjakarta. Banyak penumpang yang mengeluhkan kondisi halte yang sempit dan panas, tidak memiliki ventilasi yang memadai, sehingga ketika penumpang yang menunggu bus datang penuh sesak, udara terasa panas dan pengap. Namun kondisi halte busway yang sekarang ada memang sudah merupakan bentuk optimal yang telah dibuat, sesuai dengan kondisi jalan yang sudah ada. Mereka tidak mungkin membuat setiap halte persinggahan sebesar halte-halte utama, karena kondisi jalan raya sendiri yang tidak memungkinkan. Namun Transjakarta telah melakukan upaya lain dalam memenuhi keluhan masyarakat tersebut, salah satunya dengan memasang kipas angin yang memancarkan percikan-percikan air di beberapa koridor yang terkenal penuh sesak seperti di Harmoni.²²⁸

Dilihat dari rute-rute Transjakarta sendiri, konsumen pada dasarnya telah dimudahkan dalam berpergian menggunakan Transjakarta. Rute yang ditawarkan oleh Transjakarta boleh dikatakan telah mengatasi permasalahan umum massal perkotaan dari segi tingkat aksesibilitasnya. Dilengkapi dengan halte utama dan halte *transit* yang memudahkan konsumen untuk berpindah dari rute yang satu ke rute yang lain. Ini sesuai dengan definisi jaringan yang terdapat dalam Pasal 1

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ *Ibid.*

angka (4)UU LLAJ, bahwa jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.²²⁹

4.1.2 Pemenuhan Hak atas Keamanan dan Keselamatan dalam Mengonsumsi Barang dan/atau Jasa

Keamanan dan keselamatan juga menjadi salah satu prioritas utama bus Transjakarta dalam mengoperasikan armadanya. Oleh karena itu, di dalam setiap bus yang beroperasi, dijaga oleh seorang petugas yang tugasnya bukan hanya mengatur agar penumpang tidak berdesak-desakan di dalam bus, namun mereka juga memiliki tanggung jawab terhadap keamanan penumpang dari pencopetan, gangguan pelecehan seksual terhadap wanita, dan lain sebagainya.

Walaupun kelihatannya pelayanan tersebut sudah optimal, namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa keamanan di dalam Transjakarta juga masih kurang. Kasus pencopetan dan kehilangan barang masih sering terjadi di dalam bus, begitu pula dengan tindakan pelecehan seksual terhadap kaum wanita. Penempatan seorang petugas di dalam bus seolah menjadi tidak ada artinya atau bisa dikatakan kehilangan fungsi.

Pihak Transjakarta sendiri mengatakan bahwa hal-hal seperti itu sebenarnya di luar kuasa mereka. Mereka telah menyediakan seorang petugas di dalam bus untuk menjaga keamanan, namun tindakan kejahatan memang tidak bisa dihindari, karena itu semua bergantung kepada ada atau tidaknya kesempatan. Misalnya ketika kondisi di dalam bus penuh sesak, tentunya kesempatan si pencopet untuk melakukan aksinya lebih besar ketimbang bus yang sedang sepi.²³⁰

Hal paling efektif yang dapat dilakukan adalah penumpang harus lebih waspada dan awas terhadap barang-barang miliknya. Misalnya ketika bus penuh, mereka dapat menaruh barang-barang berharga mereka, seperti telepon seluler dan dompet di tempat-tempat yang aman atau sulit dijangkau oleh pencopet. Selain

²²⁹ Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 1 angka 4.

²³⁰ *Ibid.*

itu, Transjakarta dapat bekerja sama dengan baik apabila tindakan pencopetan terjadi. Penumpang yang merasa barangnya hilang dapat langsung segera melapor pada saat itu juga kepada petugas di dalam bus. Petugas akan segera berkoordinasi dengan supir, mencari tempat pemberhentian yang tidak mengganggu kendaraan lain, lalu isi bus akan disterilkan. Artinya, tidak ada penumpang yang boleh masuk atau turun dari bis. Semua penumpang akan diperiksa satu per satu.²³¹

Begitu pula terhadap tindakan pelecehan yang terjadi. Mereka dapat melapor kepada petugas saat itu juga, lalu petugas akan segera mengamankan si pelaku. Setelah bus sampai di halte, mereka akan segera membawa pelaku pelecehan tersebut ke kantor polisi terdekat, beserta dengan si korban sendiri untuk diproses.

Hal lainnya lagi adalah mengenai pengemudi bus yang sering ugal-ugalan dalam membawa armada. Sebenarnya, perihal mengenai persyaratan pengemudi angkutan umum yang layak telah diatur dengan terperinci di dalam Peraturan Daerah No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, yaitu bahwa setiap pengemudi kendaraan umum yang bertugas dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan umum wajib:

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
- b. Mematuhi ketentuan di bidang pelayanan dan keselamatan angkutan;
- c. Memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas;
- d. Memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan;
- e. Bertingkah laku sopan, ramah dan tidak merokok selama dalam kendaraan;
- f. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya;
- g. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- h. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya;

²³¹*Ibid.*

- i. Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, kartu izin usaha, kartu pengawasan izin trayek, kartu pengawasan izin operasi dalam hal dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor;
- j. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain; dan
- k. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi.²³²

Namun pada kenyataannya masih banyak penumpang yang mengeluh tentang pengemudi Transjakarta yang ugal-ugalan. Pihak Transjakarta mengakui, pernah terjadi suatu kasus di mana pengemudi mengemudi terlalu kencang kemudian mengerem mendadak. Akibatnya ada seorang anak yang terjatuh dari kursi hingga kepalanya berdarah.²³³ Hal seperti ini tentu sangat disayangkan dan memberikan bukti bahwa keamanan dan keselamatan belum dilakukan secara optimal.

Pada dasarnya, pihak Transjakarta telah melakukan upaya yang cukup baik. Setiap pengemudi Transjakarta telah melewati serangkaian tes dan pembelajaran yang optimal sebelum akhirnya diterima sebagai pengemudi Transjakarta. Ini dilakukan dalam upaya memberikan jaminan keamanan dalam mengemudi. Pengemudi bahkan dilarang menggunakan telepon seluler saat sedang mengemudi. Penumpang yang jeli dan sadar akan haknya untuk merasa aman dapat segera menegur supir yang mengemudi pada saat itu juga. Kemudian

²³²*Ibid.*, Pasal 47 ayat (2).

²³³Wawancara dengan Bapak Mansur, di Badan Layanan Umum Transjakarta, Kampung Melayu, pada hari Kamis, 23 Juni pukul 14.00.

apabila mereka ingin upaya tindak lanjut, hal tersebut dapat dilaporkan kepada pihak Transjakarta dengan memberikan informasi yang sejelas-jelasnya.²³⁴

Membicarakan mengenai keamanan tidak melulu mengenai pencopetan dan tindakan pelecehan saja. Kondisi bus sendiri juga harus memiliki sistem pengamanan yang baik. Oleh karena itu, setiap bus telah disediakan 10 buah palu pemecah kaca yang terpasang di beberapa bingkai jendela dan dua buah pintu darurat yang bisa dibuka secara manual untuk keperluan evakuasi, serta dua buah tabung pemadam api di depan dan di belakang bus. Selain itu, halte-halte bus juga ditunjang dengan sistem pengaman seperti pintu otomatis yang mencegah kita agar tidak jatuh.²³⁵

Namun pada saat ini, beberapa pintu pengaman di halte-halte Transjakarta sudah tidak berfungsi lagi. Salah satu penyebab utamanya adalah para penumpang yang memaksa pintu dibuka karena mereka merasa panas dan pengap di dalam halte yang penuh sesak. Akibatnya pintu otomatis itu menjadi rusak. Namun karena sekarang beberapa halte telah dilengkapi dengan kipas angin air, maka diharapkan pintu pengaman otomatis ini dapat dibetulkan dan dapat bekerja kembali sesuai dengan fungsinya untuk mengamankan penumpang.

4.1.3 Pemenuhan Hak Untuk Memilih dan Mendapatkan Barang dan/atau Jasa yang Sesuai dengan Nilai Tukar dan Kondisi serta Jaminan yang Diberikan

Transjakarta menyediakan jasa pelayanan transportasi massal dengan menggunakan jalur khusus namun tidak eksklusif dan halte yang dibangun khusus. Transjakarta mengedepankan transportasi massal yang aman, nyaman, cepat dan manusiawi, serta berbudaya dan bertaraf internasional. Setiap armada dilengkapi dengan penyejuk udara dalam operasionalnya. Transjakarta juga sangat ekonomis. Konsumen cukup membayar sebesar Rp. 3500,- untuk bisa menikmati rute perjalanan ke mana saja di Jakarta, tanpa harus membayar lagi di setiap halte persinggahan atau *transit*. Bahkan Transjakarta menawarkan harga yang lebih

²³⁴Wawancara dengan Ibu Ulina, *op.cit.*

²³⁵ Buku Profil Transjakarta, *op.cit.*, hal. 27.

murah lagi pada jam tertentu, yaitu pagi hari dari pukul 05.00 hingga pukul 07.00 seharga Rp. 2000,-.

Jika dibandingkan dengan kondisi angkutan umum lainnya yang ada pada saat ini, tentulah masyarakat akan lebih memilih menggunakan Transjakarta ketimbang angkutan umum lainnya. Jadi di sini, terlihat bahwa masyarakat memiliki pilihan yang lebih menguntungkan jika ia memilih bus Transjakarta sebagai transportasi umum. Dengan tarif yang sangat terjangkau tadi, masyarakat mendapatkan fasilitas yang tidak sedikit dan eksklusif.

4.1.4 Pemenuhan Hak Atas Informasi yang Benar, Jelas dan Jujur Mengenai Kondisi dan Jaminan Barang dan/atau Jasa

Transjakarta berupaya mengoptimalkan kinerja mereka ke arah yang lebih baik. Mereka menyadari bahwa konsumen memiliki hak untuk informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan atas pelayanan transportasi Transjakarta. Oleh karena itu, setiap petugas di-*briefing* setiap dua minggu sekali untuk memberikan mereka informasi-informasi terbaru seputar Transjakarta sendiri dan juga mengenai kondisi lalu lintas. Mereka juga diarahkan untuk memberikan informasi kepada konsumen dengan ramah, santun dan jelas.

Misalnya mengenai rute perjalanan yang ditempuh oleh satu koridor. Setiap bus memiliki sistem informasi yang dapat memberitahukan mengenai halte apa yang akan dilalui. Konsumen juga dapat bertanya kepada petugas yang ditempatkan di masing-masing bus. Belakangan ini, setiap halte bahkan sudah dilengkapi dengan papan informasi yang menyuguhkan rute-rute dan halte-halte yang akan dilewati oleh koridor tersebut.

Selain itu, petugas yang berada di dalam halte juga sekarang lebih proaktif dalam memberikan pelayanan yang maksimal kepada konsumen. Apabila kondisi lalu lintas sedang padat dan macet, konsumen yang sedang membeli tiket diinformasikan mengenai keadaan tersebut, bahwa kedatangan armada akan memakan waktu agak lama diakibatkan kondisi jalan yang padat. Jika konsumen terlanjur membeli tiket dan mereka memutuskan untuk membatalkan perjalanan mereka menggunakan Transjakarta, mereka dapat mengembalikan tiket tersebut dan mendapat uang penggantian sesuai dengan harga tiket.

4.1.5 Pemenuhan Hak Untuk Didengar Pendapat dan Keluhannya atas Barang dan/atau Jasa yang Digunakan

Banyak sarana yang telah disediakan oleh pihak Transjakarta untuk memenuhi hak konsumen dalam menyampaikan keluhan-keluhan serta masukan dan pendapat konsumen dalam memajukan kinerja Transjakarta. Sarana-sarana itu antara lain:

- a. Melapor langsung ke petugas yang ada di lapangan, baik yang ada di dalam bus maupun yang berada di halte;
- b. Mengirim pesan pengaduan ke nomor 9250 dengan format tertentu yang dikenakan tarif sebesar Rp. 1000,-/pesanan;
- c. Menelepon *call center* atau pusat pengaduan di nomor (021) 85916767/85916593;
- d. Menulis keluhan tersebut di *website* resmi BLU Transjakarta, yaitu www.transjakarta.co.id; dan
- e. Menulis keluhan di jejaring sosial:
 1. Twitter: @blutransjakarta; dan
 2. Facebook: BLU Transjakarta.²³⁶

Hal yang perlu diperhatikan adalah mengenai kelengkapan data dari si pelapor atau pengadu keluhan itu. Data mereka harus jelas dan lengkap. Misalnya keluhan mengenai supir bus yang ugal-ugalan. Data yang dikirim atau diberikan harus jelas, meliputi koridor yang dinaiki, nomor bus, halte yang dilalui, dan waktu kejadian tersebut. Bukan berarti bahwa keluhan yang disampaikan dengan data yang tidak lengkap tidak akan ditanggapi. Namun, jika data tidak lengkap, hal itu akan mempersulit petugas Transjakarta dalam menemukan bus mana yang pengemudinya dilaporkan ugal-ugalan oleh konsumen.²³⁷

²³⁶Wawancara dengan Bapak Mansur, *op.cit.*

²³⁷*Ibid.*

4.1.6 Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Advokasi, Perlindungan, dan Upaya Penyelesaian Sengketa Perlindungan Konsumen Secara Patut

Transjakarta pada dasarnya menginginkan bentuk penyelesaian sengketa secara damai, sehingga tidak memerlukan proses pengadilan yang lama dan berbelat-belit. Berdasarkan wawancara dengan Ibu Ulina, hingga saat ini Transjakarta tidak pernah memiliki sengketa dengan konsumen yang proses penyelesaiannya dibawa hingga ke meja pengadilan. Setiap permasalahan yang pernah terjadi selalu diselesaikan dengan jalur damai, baik melalui mediasi, konsiliasi atau arbitrase. Pihak Transjakarta sangat mudah untuk diajak bekerja sama dan sangat kooperatif.²³⁸

4.1.7 Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Pembinaan dan Pendidikan Konsumen

Pendidikan dan pembinaan konsumen memang hal yang tidak boleh dilupakan dan dipandang sebelah mata. Banyak dari antara konsumen pengguna bus Transjakarta masih tidak tahu ada hak-hak yang dapat mereka perjuangkan jika mereka merasa tidak mendapatkan pelayanan yang seharusnya. Ini memang merupakan tanggung jawab besar yang diemban Transjakarta dalam mendidik masyarakat, terutama dalam menggunakan jasa layanan mereka dalam bertransportasi.

Permasalahannya adalah, seperti yang telah dikemukakan di beberapa poin sebelumnya, masyarakat dengan pendidikan rendah cenderung untuk tidak peduli dan tidak tahu menahu mengenai hak mereka sebagai konsumen. Berbeda dengan masyarakat dengan tingkat pendidikan yang memadai, mereka akan berupaya mencari tahu hak-hak mereka dengan berbagai cara. Misalnya dengan bertanya langsung kepada petugas di tempat, atau mencari tahu lewat internet di situs resmi Transjakarta.

²³⁸*Ibid.*

4.1.8 Pemenuhan Hak Untuk Diperlakukan atau Dilayani Secara Benar dan Jujur serta Tidak Diskriminatif

Selama perjalanan karir Transjakarta dari tahun 2004 hingga tahun 2011 ini, mereka berupaya sebisa mungkin dalam melayani setiap konsumen tanpa membeda-bedakan siapa yang menggunakan jasa layanan mereka. Segala lapisan masyarakat dapat menggunakan jasa layanan mereka tanpa harus merasa khawatir akan adanya perbedaan pelayanan oleh karena perbedaan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin dan status sosial lainnya.

Dapat dibuktikan sendiri di lapangan bagaimana pelayanan Transjakarta sangat adil dan tidak membeda-bedakan. Setiap konsumen dapat menggunakan layanan mereka, terlepas dari perbedaan yang ada. Bahkan sejak awal penyelenggaraannya, Transjakarta menggunakan dua bahasa, yaitu bahasa Indonesia dan bahasa Inggris, untuk sistem penginformasian di dalam bus, yang sebagai bentuk upaya mereka untuk menjangkau konsumen-konsumen mereka yang berasal dari negara lain yang mungkin menggunakan bahasa Inggris. Jadi sudah dapat dipastikan bahwa tidak ada tindakan diskriminasi yang dilakukan oleh Transjakarta sehubungan dengan pelayanan kepada masyarakat atau penumpang.

4.1.9 Pemenuhan Hak Untuk Mendapatkan Kompensasi, Ganti Rugi, dan/atau Penggantian

Dalam UU Perlindungan Konsumen Pasal 19, pelaku usaha dalam hal ini Transjakarta bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada konsumen yang menerima pelayanan yang tidak sesuai dengan yang diperjanjikan atau tidak sebagaimana mestinya.²³⁹ Pemberian ganti kerugian itu bisa dalam bentuk pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan.²⁴⁰

Selama ini, apabila terjadi kerugian yang dialami konsumen ketika menggunakan jasa Transjakarta, pihak Transjakarta selalu kooperatif dalam

²³⁹ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 19 ayat (1).

²⁴⁰ *Ibid.*, Pasal 19 ayat (2)

menyelesaikan permasalahan yang ada.²⁴¹ Melalui jalan damai, permasalahan antara konsumen dengan pihak Transjakarta selesai, disertai dengan bentuk ganti kerugian yang sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan dalam perjanjian damai tersebut.²⁴²

4.2 Perlindungan Hak Konsumen dalam Undang-Undang Lainnya

Pengaturan mengenai perlindungan hak-hak konsumen dalam hal jasa layanan angkutan umum tercantum di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Di dalam undang-undang tersebut, hak konsumen dijamin melalui adanya pengaturan kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan oleh pengusaha jasa angkutan umum dalam menyelenggarakan kegiatan usahanya.

Secara umum kewajiban itu tercantum dalam Pasal 141 UU LLAJ, bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesenjajaran; dan
- f. Keteraturan;²⁴³

Seperti yang sudah dijelaskan di atas, Transjakarta dalam penyelenggaraannya mengedepankan sistem transportasi yang mengutamakan keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, sesuai pula dengan pengaturan dalam Pasal 38 UU LLAJ bahwa setiap penyelenggara terminal wajib menyediakan fasilitas terminal yang

²⁴¹Wawancara dengan Ibu Sri Ulina, *op.cit.*

²⁴²*Ibid.*

²⁴³ Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 141.

memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Memang pada perkembangan dan pelaksanaannya masih banyak yang perlu dibenahi atau diperbaiki. Misalnya dari segi kenyamanan dan keteraturan. Namun itu semua bukan hanya menjadi tanggung jawab pihak Transjakarta saja, tetapi masyarakat dan pemerintah juga memiliki andil yang sama dalam menciptakan suatu sistem transportasi yang baik dan dapat diandalkan.

Pengaturan lainnya dapat dilihat dalam Pasal 186 sampai Pasal 194 UU LLAJ, yaitu sebagai berikut:

- a. Perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang;²⁴⁴

Dalam hal ini, sudah jelas bahwa Transjakarta selalu bertanggung jawab dalam hal mengangkut penumpang yang menggunakan jasanya. Lebih dari 140 halte telah dibangun dan tersebar hampir di seluruh wilayah Jakarta untuk menjamin hak penumpang dalam kemudahan bertransportasi.²⁴⁵ Ini berkaitan dengan ketentuan bahwa setiap pengemudi kendaraan umum wajib menunggu, menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang pada tempat pemberhentian yang telah ditentukan.²⁴⁶ Tempat pemberhentian itu berupa bangunan halte atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dinyatakan dengan rambu.²⁴⁷

- b. Perusahaan angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan;²⁴⁸

Telah disinggung di bagian sebelumnya, bahwa ketika penumpang memutuskan untuk membatalkan menggunakan Transjakarta, mereka

²⁴⁴ *Ibid.*, Pasal 186.

²⁴⁵ Buku Profil Transjakarta, *op.cit.*

²⁴⁶ Peraturan Daerah (a), *op.cit.*, Pasal 2 ayat (4).

²⁴⁷ Peraturan Daerah (b), *op.cit.*, Pasal 7 ayat (3).

²⁴⁸ *Ibid.*, Pasal 187.

dapat mengembalikan tiket yang telah dibeli dan akan mendapat penggantian uang sebesar harga tiket yang telah dibeli.

- c. Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan;²⁴⁹

Transjakarta selalu terbuka ketika menghadapi masalah atau perselisihan dengan konsumen yang merasa dirugikan dengan pelayanan yang diberikan. Jalur damai selalu terbuka dengan segala bentuk pengantian kerugian yang nantinya akan dicapai melalui perjanjian damai tersebut.

- d. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya;²⁵⁰

Setiap penumpang Transjakarta telah dilindungi oleh asuransi dari Jasa Raharja, yang berasal dari pembelian tiket Transjakarta. Jadi ketika terjadi kecelakaan secara otomatis si korban telah ter-*cover* oleh asuransi tersebut.²⁵¹ Ini sesuai juga dengan pengaturan di dalam Pasal 273 UU LLAJ, bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.²⁵²

- e. Pengemudi kendaraan bermotor umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan;²⁵³

Dalam hal ini, penumpang yang mungkin tiba-tiba jatuh sakit di dalam bus ketika sedang beroperasi, pengemudi akan segera mencari tempat perhentian darurat untuk menurunkan penumpang tersebut agar dapat

²⁴⁹*Ibid.*, Pasal 188.

²⁵⁰*Ibid.*, Pasal 189.

²⁵¹Wawancara dengan Ibu Sri Ulina, *op.cit.*

²⁵²Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 273.

²⁵³*Ibid.*, Pasal 190.

segera dibawa ke klinik terdekat atau rumah sakit untuk dapat ditangani oleh petugas medis.

- f. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan;²⁵⁴

Pembangunan Transjakarta tidak terlepas dari masalah dengan perusahaan angkutan lainnya yang jalur atau trayeknya bersinggungan dengan trayek yang dimiliki oleh Transjakarta. Untuk mengatasi masalah itu, Transjakarta membentuk sebuah konsorsium yang merupakan sebuah operator bus gabungan dari perusahaan-perusahaan angkutan umum bus kota yang terkena dampak dari restrukturisasi trayek.²⁵⁵ Angkutan-angkutan umum lainnya yang trayeknya bersinggungan dengan trayek Transjakarta yang dibangun kemudian dialihkan ke rute lain atau dipusatkan di satu rute tertentu.²⁵⁶

- g. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang;²⁵⁷

Seperti yang telah dijelaskan di atas, setiap penumpang telah dilindungi oleh asuransi Jasa Raharja ketika menggunakan Transjakarta. Apabila ada korban yang meninggal, asuransi itu akan di-*claim* dengan dibantu oleh pihak Transjakarta, dan pihak Transjakarta sendiri juga akan berupaya menjamin bahwa keluarga korban mendapatkan ganti kerugian yang layak dan pantas. Kemudian apabila ada korban yang mendapat luka serius hingga cacat, pihak Transjakarta akan menjamin seluruh biaya pengobatan hingga sembuh dan menanggung biaya pendidikan bagi para korban yang

²⁵⁴*Ibid.*, Pasal 191.

²⁵⁵ Peraturan Gubernur (b), *op.cit.*, Pasal 1 angka 11.

²⁵⁶ Wawancara dengan Ibu Sri Ulina, *op.cit.*

²⁵⁷ Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 192 ayat (1).

masih berusia sekolah.²⁵⁸ Ini sesuai dengan pengaturan dalam Pasal 235 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ.

- h. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan penumpang, kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut;²⁵⁹

Dalam hal ini, penumpang atau konsumen dituntut untuk bersikap proaktif terhadap hak-haknya sendiri. Apabila ia merasa bahwa ia telah dirugikan, konsumen harus memberikan penjelasan yang lengkap yang menunjukkan bahwa kesalahan berada pada pihak Transjakarta. Dengan demikian, pihak Transjakarta akan memroses aduan tersebut dan kemudian akan ditindaklanjuti.

- i. Perusahaan angkutan umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum;²⁶⁰

Dalam hal ini, jika misalnya terjadi kecelakaan yang melibatkan pihak ketiga, maka pihak ketiga tersebut, yang pada dasarnya bukan konsumen terkait, dapat mengajukan tuntutan ganti rugi, dengan terlebih dahulu membuktikan dengan jelas bahwa kesalahan berada pada pihak Transjakarta.

Berkaitan dengan keamanan dan keselamatan lalu lintas, UU LLAJ mengatur beberapa hal berikut:

- a. Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem keamanan dengan berpedoman pada program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;²⁶¹

²⁵⁸Wawancara dengan Ibu Ulina, *op.cit.*

²⁵⁹Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 192 ayat (4).

²⁶⁰*Ibid.*, Pasal 194 ayat (1).

²⁶¹*Ibid.*, Pasal 201 ayat (1)

- b. Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;²⁶²

Dari dua pengaturan tersebut, Transjakarta telah mengupayakan sistem transportasi yang mengepankan keamanan, baik dari sarana utamanya yaitu armada bus dan juga dari sarana penunjangnya, yaitu baik jalur khusus bus maupun dari halte-halte yang dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan yang diwajibkan oleh undang-undang.

Misalnya, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, di setiap bus terdapat palu pemecah kaca jika terjadi keadaan darurat. Kemudian setiap bus memiliki dua pemadam api yang ditempatkan di bagian depan dan belakang bus. Pintu setiap halte telah dibuat otomatis, untuk menjaga agar para penumpang tidak terjatuh. Pada saat ini beberapa pintu tersebut memang sudah tidak berfungsi lagi dikarenakan rusak, yang sebenarnya merupakan kesalahan dari konsumen itu sendiri. Mungkin yang perlu dilakukan di sini adalah bagaimana Transjakarta berupaya mengoptimalkan sarana dan prasarana yang dimiliki agar dapat memberikan keamanan kepada konsumen.

Berkaitan dengan perlindungan hak konsumen yang memiliki keterbatasan fisik atau memiliki kondisi fisik khusus, maka UU LLAJ mengatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib memberikan perlakuan khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit yang meliputi:

1. Aksesibilitas;
2. Prioritas pelayanan; dan
3. Fasilitas pelayanan;²⁶³

²⁶²*Ibid.*, Pasal 204 ayat (1).

²⁶³*Ibid.*, Pasal 242.

Pada dasarnya Transjakarta telah mengupayakan beberapa hal untuk menjamin konsumen atau para penumpang yang memiliki kondisi fisik tertentu. Misalnya desain Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang ada dibuat dengan bentuk yang landai sehingga akan memudahkan para penyandang cacat untuk menggunakannya.²⁶⁴ Namun sepertinya hal ini tidak dibuat secara maksimal. Banyak halte-halte busway yang aksesnya hanya dapat ditempuh melalui tangga yang cukup terjal. Contohnya saja halte-halte di sepanjang trayek Koridor 1 (rute Blok M – Kota). Penumpang harus melewati tangga jembatan yang tidak landai, yang sama sekali bukan diperuntukkan bagi mereka-mereka dengan kondisi fisik khusus.

Berdasarkan hasil wawancara, pihak Transjakarta mengemukakan bahwa ada jembatan khusus akses menuju halte, dan ada juga jembatan yang bersinggungan dengan menyambung dengan jembatan busway, yang merupakan milik Dinas Perhubungan Jakarta. Jembatan milik Dinas Perhubungan memang disediakan untuk masyarakat umum menyeberang jalan. Ketika busway dibangun, tidak mungkin dibuat jembatan khusus busway di sepanjang jalan, karena tidak efektif. Maka, digunakanlah jembatan umum yang sudah ada, kemudian disambung dengan jembatan baru yang khusus dibuat sebagai akses menuju halte busway.

Kemudian para penumpang dengan kondisi-kondisi seperti wanita hamil, keterbatasan fisik dan lansia dapat meminta kepada petugas yang sedang bertugas di halte agar mereka tidak perlu mengantri di tempat kenaikan bus. Para petugas akan mengalihkan mereka agar dapat naik di tempat penurunan penumpang untuk memudahkan mereka.²⁶⁵

Sayangnya memang informasi seperti ini tidak banyak diketahui oleh konsumen karena tidak ada pemberitahuan atau pembekalan informasi yang dilakukan pihak Transjakarta. Petugas sendiri sebenarnya memiliki kewajiban untuk memerhatikan kondisi setiap penumpang yang akan menaiki Transjakarta. Namun memang harus dimaklumi bahwa mereka juga manusia, terkadang lengah dan tidak konsentrasi. Penumpang sendiri juga harusnya lebih aktif dalam

²⁶⁴ Buku Profil Transjakarta, *op.cit.*, hal. 27.

²⁶⁵ Wawancara dengan Ibu Sri Ulina, *op.cit.*

memperjuangkan hak atas kenyamanan dirinya. Tentunya hal itu harus disesuaikan dengan kondisi fisik penumpang sendiri.²⁶⁶

Namun kalau diperhatikan, pada saat ini di dalam setiap bus Transjakarta telah ditempel *sticker* yang salah satunya memberikan informasi kepada penumpang untuk lebih mendahulukan penumpang-penumpang yang memiliki kondisi khusus, seperti lansia, orang dengan keterbatasan fisik, ibu hamil dan ibu yang menyusui. Transjakarta juga menyediakan tempat duduk yang dikhususkan untuk penumpang dengan kondisi-kondisi yang sudah disebutkan tadi, yaitu di bagian depan bus.

Sayangnya karena memang sifat manusia yang suka tidak mau mengalah, tempat duduk itu tidak jarang ditempati oleh orang-orang yang memiliki kondisi yang normal. Namun biasanya para petugas akan menyuruh penumpang yang duduk tersebut berdiri untuk memberikan tempat duduknya jika ada penumpang lain yang memiliki kondisi khusus.

4.3 Upaya Hukum yang Dapat Dilakukan Konsumen Terkait dengan Kerugian yang Dialami Sebagai Pengguna Bus Transjakarta Busway

Berdasarkan ketentuan Pasal 47 dan Pasal 48 UU Perlindungan Konsumen, disebutkan bahwa tata cara penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh dengan 2 (dua) cara, yaitu:

1. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan, yang berupa:
Penyelesaian sengketa secara damai yang dilakukan sendiri oleh pihak konsumen dan pelaku usaha tanpa bantuan dari pihak lain dan penyelesaian sengketa melalui BPSK yang menggunakan mekanisme *alternative dispute resolution*, yaitu konsiliasi, mediasi dan arbitrase.
2. Penyelesaian sengketa melalui pengadilan
Selain dua cara di atas, menurut Pasal 46 huruf (b) UU Perlindungan Konsumen, gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat dilakukan oleh kelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama, yaitu dengan cara *class action*. *Class action* adalah suatu tata cara pengajuan gugatan, yang mana suatu gugatan atau lebih yang mewakili

²⁶⁶ *Ibid.*

kelompok mengajukan gugatan untuk diri sendiri sekaligus mewakili kelompok orang yang jumlahnya banyak, yang memiliki kesamaan fakta atau dasar hukum antara wakil kelompok dan anggota kelompok yang dimaksud. Gugatan dengan *caraclass action* dasar hukumnya adalah Peraturan Mahkamah Agung (PERMA) No. 1 Tahun 2002 tentang Acara Gugatan Perwakilan Kelompok.²⁶⁷

Namun pada kenyataannya, seperti yang juga telah dijelaskan sebelumnya, pihak Transjakarta lebih mengutamakan jalur damai ketimbang meneruskan suatu perkara ke dalam pengadilan. Mereka membuka kesempatan kepada konsumen yang merasa dirinya dirugikan oleh pelayanan Transjakarta untuk menuntut hak mereka, namun dengan jalur damai, tanpa melibatkan pihak ketiga. Ini dikarenakan Transjakarta adalah suatu badan publik, yang membawa citra pelayanan transportasi massal terdepan.²⁶⁸

Apabila kita mengacu kepada Pasal 19 ayat (1) dan (2) UU Perlindungan Konsumen, Transjakarta sebagai pelaku usaha memang memiliki kewajiban untuk menjalankan tanggung jawabnya, terutama dalam hal ini mengenai bagaimana penanganan masalah konsumen yang mengalami kerugian dari pelayanan yang diberikan Transjakarta.

Maka dari itu, konsumen yang merasa dirugikan dapat melapor langsung kepada pusat pengaduan Transjakarta, menyampaikan apa kerugian yang dialaminya. Kemudian pihak Transjakarta tentu perlu menyelidiki kasus yang dilaporkan konsumen tersebut, karena memang beban pembuktian berada di tangan pelaku usaha.²⁶⁹ Artinya bahwa kewajiban membuktikan terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha.

Pengaturan itu sebenarnya juga merupakan upaya perlindungan yang diberikan oleh undang-undang kepada pelaku usaha dalam hal adanya laporan-

²⁶⁷ Susanti Adi NUGroho, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara serta Kendala Implementasinya*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), hal. 14.

²⁶⁸ *Ibid.*

²⁶⁹ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 28.

laporan kerugian yang bersifat fiktif dan tidak nyata yang dilakukan oleh konsumen yang memiliki itikad yang tidak baik demi mencapai tujuan tertentu. Apabila ternyata setelah dibuktikan, Transjakarta tidak bersalah maka Transjakarta tidak memiliki kewajiban atau tanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut.²⁷⁰

Bila ternyata terbukti bersalah, maka Transjakarta akan membicarakan secara damai dengan konsumen yang mengalami kerugian tersebut. Perlu ditegaskan sekali lagi bahwa mereka sama sekali berusaha agar setiap penyelesaian permasalahan yang timbul antara konsumen dengan Transjakarta diselesaikan dengan cara damai.

Beberapa hal yang perlu diingat dalam hal penggantian kerugian ini adalah sebagai berikut:

1. Konsumen berhak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;²⁷¹
2. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang;²⁷²
3. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana;²⁷³ dan
4. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas, perusahaan angkutan umum wajib memberikan

²⁷⁰*Ibid.*, Pasal 19 ayat (5).

²⁷¹*Ibid.*, Pasal 4 huruf (h).

²⁷²Indonesia (b), *op.cit.*, Pasal 192 ayat (1).

²⁷³*Ibid.*, Pasal 235 ayat (1).

bantuan kepada berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.²⁷⁴



²⁷⁴*Ibid.*, Pasal 235 ayat (2).

BAB 5

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Mengcupadapokokpermasalahan yang telahdiuraikandalam Bab Pendahuluan, makadapatdisimpulkanhal-halsebagaiberikut:

1. Perlindunganhakkonsumendalamjasalayantransportasiumdiatursecara umum di dalam UU PerlindunganKonsumen, dansecarakhususdiatur di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentangLaluLintasdanAngkutanJalan. Semuahak yang tercantumdalam pasal-pasal di keduaundang-undangituharusdilakukanolehpelakuusahadalammenjalankanusahanya, terutamadalamhalinipelakuusaha yang memberikanpelayananasasebagai bentukusahanya. BLU Transjakartasebagaipelakuusaha yang memberikanjasalayantransportasimemangtelahmelakukanupaya yang tidaksedikitdalammenjaminbahwapelayanan yang merekaberikanmemenuhihak-hakkonsumen. Tetapitidaksedikit pula hal-hal yang masihharusdibenhaidandiperbaiki. Misalnyamengenaikenyamanan dalam bus danhalte, keamanan, dankeselamatan yang masihmenjadihal-hal yang paling seringdikeluhkankonsumen. Namun, tanggungjawabinitidak hanyaberada di tanganpelakuusahasaja, tetapijugaberada di tangankonsumen.
2. BerdasarkanketentuanPasal 47 danPasal 48 UU PerlindunganKonsumen, disebutkanbahwatatacarapenyelesaiansengketakonsumendapatditempuhde ngan 2 (dua) cara, yaitumelaluipenyelesaiansengketa di luarpengadilandanmelaluipengadilan. Padaprakteknnya, pengaturantersebuttidaksepenuhnya diterapkan. Transjakartasangattmengutamakanjalurdamaitanpamelibatkanpihakketiga.

Mereka juga sangat terbuka terhadap setiap kerugian-kerugian yang diderita konsumen. Konsumen dapat melaporkan apa kerugian yang dialaminya kepada Transjakarta, dan Transjakarta dengan kooperatif akan berusaha mencari jalan tengah yang dapat memuaskan kedua belah pihak. Walaupun demikian, ada prosedur-prosedur yang harus dilalui konsumen, yang bertujuan agar pelaku usaha juga dapat terhindar dari laporan-laporan yang sifatnya fiktif. Selama ini, berdasarkan hasil wawancara yang didapat penulis, belum pernah ada permasalahan antar pihak Transjakarta dengan konsumen yang penyelesaiannya di bawah pengadilan. Setiap permasalahan selalu dapat diselesaikan secara damai, namun juga memuaskan terutama untuk pihak konsumen. Sehingga tidak ada jalur hukum yang perlu ditempuh untuk memperjuangkan kerugian yang diderita konsumen ketika menggunakan jasa Transjakarta.

5.2 SARAN

Berdasarkan pembahasan dalam skripsi ini dan kesimpulan yang dirumuskan di atas, maka penulis memberikan saran mengenai masalah terkait sebagai berikut:

1. Sebagai pelaku usaha yang bergerak dalam bidang jasa, Transjakarta sudah selayaknya memberikan pelayanan yang maksimal kepada konsumen. Pelaku usaha memang diharapkan untuk melakukan usahanya sebaik mungkin. Dengan bertindak sebaik mungkin, hal itu akan meningkatkan kredibilitas dari pelaku usaha. Pada akhirnya keluhan-keluhan yang disampaikan konsumen akan berkurang dan yang paling penting, kepercayaan konsumen dalam menggunakan bus Transjakarta sebagai sarana transportasi akan meningkat.
2. Transjakarta harus memberikan pendidikan atau pembinaan kepada konsumen. Misalnya tentang apa saja hak-hak yang dimiliki konsumen ketika menggunakan bus Transjakarta, apa saja kewajiban

yang harus dilakukan selama menggunakan bus Transjakarta, apa saja tata tertibnya, bagaimana caranya menyampaikan keluhan yang benar agar dapat ditindaklanjuti, dan upaya apa yang harus dilakukan ketika konsumen mengalami kerugian. Memangbukantugas yang mudah, namun jika dilakukan akan meningkatkan efektifitas dan efisiensi dari pelayanan. Banyak masyarakat, khususnya yang berpendidikan rendah tidak mengetahui hak dan kewajiban mereka dalam menggunakan Transjakarta dalam bertransportasi.

Mereka dapat dijadikan sasaran utama dari program pendidikan dan pembinaan itu.

3. Tindakan aktif petugas perlu ditingkatkan. Ini adalah salah satu upaya yang dilakukan dalam menangan konsumen-konsumen yang tidak sadar dengan haknya sebagai konsumen atau yang tidak menyadari bahwa mereka telah melanggar hak konsumen lain. Penambahan petugas di lapangan, baik halte maupun di dalam bus juga dapat dilakukan guna meningkatkan keamanan dan kenyamanan konsumen dalam bertransportasi.
4. Konsumen sendiri juga harus lebih berani dan lebih pintar. Mereka harus sadar akan hak-haknya yang mereka miliki dan harus tahu bagaimana memperjuangkannya. Namun mereka juga perlu menyadari hak konsumen lain. Mereka juga harus lebih kooperatif terhadap aparat petugas lapangan yang menjaga agar nyaman dan aman konsumen dapat terdamsimalkan.
5. Meskipun penyelesaian sengketa dengan konsumen selaludapat dilakukan melalui jalur damai, namun kepastian hukum tetap perlu ditegaskan. Pembuatan perjanjian damai antara konsumen dengan pelaku usaha, dalam hal ini Transjakarta, harus dibuat agar penyelesaian sengketa yang telah disepakati memiliki dasar hukum yang mengikat para pihak yang terlibat. Sehingga, apabila ada pihak yang melakukan pelanggaran perjanjian yang telah disepakati dapat ditindaklanjuti dengan dasar hukum yang jelas.

DAFTAR REFERENSI

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Indonesia. *Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen*, UU Nomor 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821.

_____ *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. UU No. 22 Tahun 2009, LN No. 96 Tahun 2009, TLN No. 5025.

_____ *Undang-Undang tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. UU No. 5 Tahun 1999, LN No. 33 Tahun 1999, TLN No. 3817.

_____ *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)*. Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. Cet. 8. Jakarta: Pradnya Paramita, 1976.

_____ *Peraturan Daerah DKI Jakarta tentang Ketertiban Umum*. Perda No. 8 Tahun 2007.

_____ *Peraturan Daerah tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Dana serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta*. Perda No. 12 Tahun 2003.

_____ *Peraturan Gubernur DKI Jakarta tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja BLU Transjakarta Busway*. Pergub No. 48 Tahun 2006.

_____ *Peraturan Gubernur DKI Jakarta tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Bus Busway di Provinsi DKI Jakarta*. Pergub No. 123 Tahun 2006.

BUKU-BUKU

Siahaan, N.H.T. *Hukum Konsumen*, Cet. ke-1. Jakarta: PantaRei, 2005.

_____ *Hukum Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*. Jakarta: PantaRei, 2005.

Nasution, Az. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cet. ke-1. Jakarta: Daya Widya, 1999.

_____ *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*. Jakarta: Diadit Media, 2006.

- Badan Perlindungan Konsumen Nasional. *Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cet. ke-2. Jakarta: 2005.
- Miru, Ahmad dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004.
- Shofie, Yusuf. *Pelaku Usaha, Konsumen dan Tindakan Pidana Korporasi*, Cet. ke-1. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.
- Abdul Halim Barkatullah. *Hukum Perlindungan Konsumen Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*. Bandung: Penerbit Nusa Media, 2008.
- Darus, Mariam. *Perlindungan Konsumen Dilihat dari Perjanjian Baku (Standar), Kertas Kerja Pada Symposium Aspek-aspek Hukum Masalah Perlindungan Konsumen*. Bandung: Binacipta, 1980.
- Susanto, Happy. *Hak-hak Konsumen Jika Dirugikan*. Jakarta: Visimedia, 2008.
- Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: PT Grasindo, 2006.
- Wijaya, Gunawandan Ahmad Yani. *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2000.
- Nugroho, Susanti Adi. *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara serta Kendala Implementasinya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008.
- Kristiyanti, Celia Tri Siwi. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Sidabalok, Janus. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006.
- Nugroho Notosusanto. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press.
- Badan Layanan Umum Transjakarta. *Buku Profil Transjakarta 2010*. Jakarta: 2010.
- Soekantodan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2007.
- Echols, Johh. M & Hasan Sadily. *Kamus Inggris-Indonesia*. Jakarta: Gramedia, 1986.
- Henry Campbell. *Black's Law Dictionary*, fifth edition. United State: West Publishing Co., 1979.

AS Homby (Gen. Ed). *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*, Oxford University Press, Oxford 1987.

KARYA TULIS ILMIAH

Nasution, Az. "Aspek Hukum Perlindungan Konsumen Tinjauan Singkat UU No.8 Tahun 1999-LN 1999 No.42". Makalah yang diberikan di Jakarta, 17 Maret 2003.

_____ "Pedoman Standar Interpretasi UU No. 8/1999 L.N. 1999 No. 42 T.L.N 1999 No. 3821". Makalah disampaikan sebagai bahan perkuliahan tahun 2005/2006 di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Agus Brotosusilo, Makalah: *Aspek-Aspek Perlindungan terhadap Konsumen dalam Sistem Hukum di Indonesia, dalam percakapan tentang Pendidikan Konsumen dan Kurikulum Fakultas Hukum*, Editor Yusuf Shofie, Jakarta: YLKI-USAID, 1998.

Samsul, Inosensius. "Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak", Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004.

MEDIA CETAK

"Reformasi Transportasi Publik di Jakarta: Sebuah Kisah Sukses". Majalah Inovasi Volume 10/XX/Maret 2008.

BAHAN ELEKTRONIK

"Kepadatan Penduduk", <<http://www.kependudukancapil.go.id/index.php/statistik/kepadatan-penduduk>>, diakses pada hari Senin, 21 Februari 2011 pukul 11.00.

"Waduh, Lalu Lintas Jakarta Lumpuh di Tahun 2011", <http://topik-news.blogspot.com/2010/09/aduh-lalulintas-jakarta-lumpuh-di.html>, diakses pada Senin, 14 Maret 2011 pukul 13.00.

"Tahun 2011 Lalu Lintas Jakarta Lumpuh Total", <http://unic77.info/tahun-2011-lalu-lintas-jakarta-lumpuh-total.html>, diakses pada Senin, 14 Maret 2011, pukul 13.00.

- “SejarahBusway”, <<http://id.wikipedia.org/wiki/Transjakarta>>, diaksespadahariSenin, 21 Februari 2011 pukul 12.00.
- “Waspada, AksiPencopetan di BuswayMarak”, <<http://metro.vivanews.com/news/read/105364-waspada-aksi-pencopetan-di-busway-marak>>, diaksespadahariSenin, 21 Februari 2011 pukul 13.00.
- “KasusPelecehan di BuswayTransJakarta”, <<http://gosipboo.blogspot.com/2010/06/kasus-pelecehan-di-busway-trans-jakarta.html>>, diaksespadahariSenin, 21 Februari 2011 pukul 13.15.
- “Awal April BuswayTidakLagiDatangTerlambat”, <<http://www.depdagri.go.id/news/2010/03/24/awal-april-busway-tak-lagi-datang-terlambat>>, diaksespadahariSenin, 21 Februari 2011 pukul 13.25.
- “KecelakaanJalurBuswayNaikTajam”, <<http://bataviase.co.id/detailberita-10445967.html>>, diaksespadahariSenin, 21 Februari 2011 pukul 13.30.
- “PemerintahPerkuatkoordinasiPerlindunganKonsumen”, <www.indonesia.go.id>, diaksespada 19 Maret 2011.
- “InformasiSeputarTransJakarta”, <<http://www.suaratransjakarta.org/transjakarta>>, diaksespadaRabu, 3 Juni 2011 pukul 15.00.
- “TransjakartaBusway”, <<http://www.transjakarta.co.id/page.php#tab-2>>, diaksespadahariSenin, 6 Juni 2011 pukul 16.00.



**BADAN LAYANAN UMUM TRANSJAKARTA
BUSWAY**

Jl. Trunojoyo No.1, Jakarta Selatan
Telp. : 7228923 - 7228727, Fax. : 7228727



21 Juni 2011

Nomor : 352 /-1-798
Sifat :
Lampiran : -
Hal : Surat Keterangan

Yth. Kepada
Wahyu Anrianto, S.H., M.M
Ketua Sub Program Sarjana Reguler
Universitas Indonesia
Fakultas Hukum
di
Jakarta

Menindaklanjuti surat Nomor 1691/H2.F5.PSR/PDP.04.01.Skripsi/2011
Tanggal 08 Juni 2011, Perihal Penelitian, maka dengan ini disampaikan
bahwa:

Nama : Randy G
NPM : 0606080725
Jurusan : Hukum

telah selesai melakukan survei (penelitian dan pengamatan) di Badan Layanan
Umum Transjakarta Busway. Survei (penelitian dan pengamatan) tersebut
dipergunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan tugas akhir/skripsi.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana
mestinya.

KEPALA BADAN LAYANAN UMUM
TRANSJAKARTA BUSWAY

M. Akbar, MSc
NIP. 196307141983031004

PERATURAN DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

NOMOR 8 TAHUN 2007

TENTANG

KETERTIBAN UMUM

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka mewujudkan tata kehidupan kota Jakarta yang tertib, tenteram, nyaman, bersih dan indah, diperlukan adanya pengaturan di bidang ketertiban umum yang mampu melindungi warga kota dan prasarana kota beserta kelengkapannya;
 - b. bahwa penyelenggaraan ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat menjadi urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintah daerah provinsi yang dalam pelaksanaannya harus dijalankan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - c. bahwa Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1988 tentang Ketertiban Umum, Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta sudah tidak sesuai lagi dengan jiwa dan semangat penyelenggaraan Pemerintahan Daerah serta perubahan dan perkembangan tata nilai kehidupan bermasyarakat warga kota Jakarta;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Ketertiban Umum;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209);
 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480);
 3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992 tentang Kesehatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 100, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3495);
 4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3699);
 5. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3886);
 6. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209);
 7. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4389);
 8. 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 telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2005 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 108,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4548);

9. Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4441);
10. Undang-undang Nomor 13 tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4635);
11. Undang-undang Nomor 23 tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 124, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4674);
12. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4744);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pedoman Satuan Polisi Pamong Praja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4428);
14. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1978 tentang Pengaturan Tempat dan Usaha serta Pembinaan Pedagang Kaki Lima Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1979 Nomor 15);
15. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1988 tentang Kebersihan Lingkungan Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1988 Nomor 31);
16. Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 1989 tentang Pengawasan Pemotongan Ternak, Perdagangan Ternak dan Daging di wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1990 Nomor 2);
17. Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 1991 tentang Bangunan dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1992 Nomor 23);
18. Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1999 Nomor 23);
19. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 66);
20. Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2003 Nomor 87);
21. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2004 tentang Kepariwisataaan (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2004 Nomor 65);
22. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2004 tentang Pendaftaran Penduduk dan Pencatatan Sipil (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2004 Nomor 50);
23. Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2005 tentang Pengendalian Pencemaran Udara (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2005 Nomor 4);
24. Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pemeliharaan dan

Peredaran Unggas (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2007 Nomor 4);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH

PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

Dan

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG KETERTIBAN UMUM

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksudkan dengan:

1. Daerah adalah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggaraan pemerintahan daerah.
3. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Gubernur adalah Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Ketertiban umum adalah suatu keadaan dimana Pemerintah dan rakyat dapat melakukan kegiatan secara tertib dan teratur.
6. Ketenteraman masyarakat adalah suatu keadaan dimana pemerintah dan rakyat dapat melakukan kegiatan secara tenteram dan nyaman.
7. Kepentingan dinas adalah kepentingan yang terkait dengan penyelenggaraan pemerintahan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.
8. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
9. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
10. Jalur hijau adalah setiap jalur-jalur yang terbuka sesuai dengan rencana kota yang peruntukkan penataan dan pengawasannya dilakukan oleh pemerintah daerah.
11. Taman adalah sebidang tanah yang merupakan bagian dari ruang terbuka hijau kota yang mempunyai fungsi tertentu, ditata dengan serasi, lestari dengan menggunakan material taman, material buatan, dan unsur-unsur alam dan mampu menjadi areal penyerapan air.
12. Tempat umum adalah sarana yang diselenggarakan oleh Pemerintah, swasta atau perorangan yang digunakan untuk kegiatan bagi masyarakat, termasuk di dalamnya adalah semua gedung-gedung perkantoran milik Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, gedung perkantoran umum, mall dan pusat perbelanjaan.

13. Badan adalah perseroan terbatas, perseroan komanditer, badan usaha milik Negara atau Daerah, dengan nama dan bentuk apapun, persekutuan, firma, kongsi, perkumpulan, koperasi, yayasan atau lembaga dan bentuk usaha tetap.
14. Pedagang kaki lima adalah seseorang yang melakukan kegiatan usaha perdagangan dan jasa yang menempati tempat-tempat prasarana kota dan fasilitas umum baik yang mendapat izin dari pemerintah daerah maupun yang tidak mendapat izin pemerintah daerah antara lain badan jalan, trotoar, saluran air, jalur hijau, taman, bawah jembatan, jembatan penyeberangan.
15. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor dan tempat untuk menurunkan serta menaikkan orang dan/atau barang yang bersifat tidak segera.
16. Hiburan adalah segala macam atau jenis keramaian, pertunjukan, permainan atau segala bentuk usaha yang dapat dinikmati oleh setiap orang dengan nama dan dalam bentuk apapun, dimana untuk menonton serta menikmatinya atau mempergunakan fasilitas yang disediakan baik dengan dipungut bayaran maupun tidak dipungut bayaran.
17. Ternak potong adalah hewan untuk keperluan dipotong yaitu sapi, kerbau, domba, babi, kuda dan hewan lainnya yang dagingnya lazim dikonsumsi.
18. Pemasukan ternak adalah kegiatan memasukkan ternak dari luar Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk keperluan dipotong dan/atau diperdagangkan.
19. Pencemaran adalah akibat-akibat pembusukan, pengebuan, pembuangan sisa-sisa pengolahan dari pabrik, sampah minyak, atau asap, akibat dari pembakaran segala macam bahan kimia yang dapat menimbulkan pencemaran dan berdampak buruk terhadap lingkungan, kesehatan umum dan kehidupan hewani/nabati.
20. Keadaan darurat adalah suatu keadaan yang menyebabkan baik orang maupun badan dapat melakukan tindakan tanpa meminta izin kepada pejabat yang berwenang untuk melakukan pencegahan, penanganan dan penyelamatan atas bahaya yang mengancam keselamatan jiwa manusia.

BAB II

TERTIB JALAN, ANGKUTAN JALAN DAN ANGKUTAN SUNGAI

Pasal 2

- (1) Setiap pejalan kaki wajib berjalan di tempat yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Setiap orang yang akan menyeberang jalan wajib menggunakan sarana jembatan penyeberangan atau rambu penyeberangan/zebra *cross* yang telah disediakan.
- (3) Setiap orang yang akan menggunakan/menumpang kendaraan umum wajib menunggu di halte atau tempat pemberhentian yang telah ditetapkan.
- (4) Setiap pengemudi kendaraan umum wajib menunggu, menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang pada tempat pemberhentian yang telah ditentukan.
- (5) Setiap kendaraan umum harus berjalan pada setiap ruas jalan yang telah ditetapkan.
- (6) Setiap orang atau badan dilarang membuat, merakit atau mengoperasikan angkutan umum kendaraan jenis empat yang bermesin dua tak.
- (7) Kendaraan bermotor roda dua atau lebih dilarang memasuki jalur busway.
- (8) Setiap orang atau badan dilarang membuat rakit, keramba, dan angkutan penyeberang lainnya di sepanjang jalur kendaraan umum sungai/water way.

Pasal 3

Kecuali dengan izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk, setiap orang atau badan dilarang:

- a. menutup jalan;
- b. membuat atau memasang portal;
- c. membuat atau memasang tanggul jalan;
- d. membuat atau memasang pintu penutup jalan;
- e. membuat, memasang, memindahkan atau membuat tidak berfungsi rambu-rambu lalu lintas;
- f. menutup terobosan atau putaran jalan;
- g. membongkar trotoar dan memasang jalur pemisah, rambu-rambu lalu lintas, pulau-pulau jalan dan sejenisnya;
- h. membongkar, memotong, merusak atau membuat tidak berfungsi pagar pengamanan jalan;
- i. menggunakan bahu jalan (trotoar) tidak sesuai dengan fungsinya;
- j. melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat berakibat merusak sebagian atau seluruh badan jalan dan membahayakan keselamatan lalu lintas.
- k. menempatkan benda dan/atau barang bekas pada tepi-tepi jalan raya dan jalan-jalan di lingkungan permukiman.

Pasal 4

- (1) Setiap orang yang menggunakan kendaraan roda 4 (empat) di kawasan pengendalian lalu lintas dilarang membawa orang/penumpang kurang dari 3 (tiga) orang pada jam-jam tertentu yang ditetapkan.
- (2) Setiap orang dilarang menawarkan diri menjadi joki di pinggir jalan kepada pengendara kendaraan roda 4 (empat) yang akan memasuki kawasan pengendalian lalu lintas.
- (3) Setiap orang yang menggunakan kendaraan roda 4 (empat) yang akan memasuki kawasan pengendalian lalu lintas dilarang menggunakan joki.

Pasal 5

Setiap orang atau badan dilarang:

- a. mengangkut bahan berdebu dan bahan berbau busuk dengan menggunakan alat angkutan yang terbuka.
- b. mengangkut bahan berbahaya dan beracun, bahan yang mudah terbakar, dan/atau bahan peledak dengan menggunakan alat angkutan yang terbuka.
- c. melakukan galian, urugan dan menyelenggarakan angkutan tanah tanpa izin Gubernur atau Pejabat yang ditunjuk.

Pasal 6

Setiap orang atau badan dilarang memanfaatkan ruang terbuka di bawah jembatan atau jalan layang kecuali mendapat izin dari Gubernur.

Pasal 7

- (1) Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa.
- (2) Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang

melakukan pungutan uang terhadap kendaraan umum maupun angkutan barang.

Pasal 8

Setiap pengendara kendaraan bermotor dilarang membunyikan klakson dan wajib mengurangi kecepatannya pada waktu melintasi tempat ibadah selama ibadah berlangsung, dan lembaga pendidikan serta rumah sakit.

Pasal 9

- (1) Setiap orang yang menumpang kendaraan umum dilarang:
 - a. membuang sampah
 - b. membuang kotoran permen karet
 - c. meludah
 - d. merokok
- (2) Setiap kendaraan umum harus menyediakan tempat sampah di dalam kendaraan.

Pasal 10

Setiap orang atau badan dilarang memungut uang parkir di jalan-jalan ataupun di tempat-tempat umum, kecuali mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 11

- (1) Setiap Orang wajib memarkir kendaraan di tempat yang telah ditentukan.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang menyelenggarakan dan/atau mengatur perparkiran tanpa izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

BAB III

TERTIB JALUR HIJAU, TAMAN DAN TEMPAT UMUM

Pasal 12

- Setiap orang atau badan dilarang:
- a. memasuki atau berada di jalur hijau atau aman yang bukan untuk umum;
 - b. melakukan perbuatan atau tindakan dengan alasan apapun yang dapat merusak pagar, jalur hijau, atau taman, beserta kelengkapannya;
 - c. bertempat tinggal di jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum;
 - d. menyalahgunakan atau mengalihkan fungsi jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum;
 - e. berdiri dan/atau duduk pada sandaran jembatan dan pagar sepanjang jalan, jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum;
 - f. melompati, atau menerobos sandaran jembatan atau pagar sepanjang jalan, jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum;
 - g. memotong, menebang pohon atau tanaman yang tumbuh di sepanjang jalan, jalur hijau dan taman.
 - h. berjongkok dan berdiri di atas bangku taman serta membuang sisa permen karet pada bangku taman.

BAB IV

TERTIB SUNGAI, SALURAN, KOLAM DAN LEPAS PANTAI

Pasal 13

Kecuali dengan izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk, setiap orang atau badan dilarang:

- a. Membangun tempat mandi cuci kakus, hunian/tempat tinggal atau tempat usaha di atas saluran sungai dan bantaran sungai serta di dalam kawasan setu, waduk dan danau;
- b. Memasang/menempatkan kabel atau pipa di bawah atau melintasi saluran sungai serta di dalam kawasan setu, waduk dan danau.

Pasal 14

- (1) Setiap orang dilarang mandi, membersihkan anggota badan, mencuci pakaian, kendaraan atau benda-benda dan/atau memandikan hewan di kolam-kolam kelengkapan keindahan kota.
- (2) Setiap orang dilarang mengambil air dari air mancur, kolam-kolam kelengkapan keindahan kota dan tempat lainnya yang sejenis kecuali apabila hal ini dilaksanakan oleh petugas untuk kepentingan dinas.
- (3) Setiap orang dilarang memanfaatkan air sungai dan danau untuk kepentingan usaha kecuali atas izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 15

Setiap orang atau badan dilarang mengambil, memindahkan atau merusak tutup got, selokan atau saluran lainnya serta komponen bangunan pelengkap jalan, kecuali dilakukan oleh petugas untuk kepentingan dinas.

Pasal 16

- (1) Setiap orang atau badan dilarang menangkap ikan dan hasil laut lainnya dengan menggunakan bagan, bahan peledak atau bahan/alat yang dapat merusak kelestarian lingkungan di perairan lepas pantai.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang mengambil pasir laut dan terumbu karang yang dapat merusak kelestarian lingkungan biota laut di perairan lepas pantai.
- (3) Setiap orang atau badan dilarang membuang limbah bahan berbahaya dan beracun ke saluran pemukiman, sungai dan laut sebatas 12 (dua belas) mil laut.

BAB V

TERTIB LINGKUNGAN

Pasal 17

- (1) Setiap orang atau badan dilarang menangkap, memelihara, memburu, memperdagangkan atau membunuh hewan tertentu yang jenisnya ditetapkan dan dilindungi oleh undang-undang.
- (2) Setiap pemilik binatang peliharaan wajib menjaga hewan peliharaannya untuk tidak berkeliaran di lingkungan pemukiman.
- (3) Setiap orang atau badan pemilik hewan peliharaan wajib mempunyai tanda daftar/sertifikasi.

Pasal 18

Setiap orang atau badan dilarang merusak hutan mangrove.

Pasal 19

Setiap orang atau badan dilarang:

- a. membuat, menjual dan menyimpan petasan dan sejenisnya.
- b. membunyikan petasan dan sejenisnya kecuali atas izin Gubernur atau Pejabat yang ditunjuk.

Pasal 20

Setiap orang atau badan dilarang membangun dan/atau bertempat tinggal di pinggir dan di bawah jalan layang rel kereta api, di bawah jembatan tol, jalur hijau, taman dan tempat umum.

Pasal 21

Setiap orang atau badan dilarang:

- a. mencoret-coret, menulis, melukis, menempel iklan di dinding atau di tembok, jembatan lintas, jembatan penyebrangan orang, halte, tiang listrik, pohon, kendaraan umum dan sarana umum lainnya;
- b. membuang dan menumpuk sampah di jalan, jalur hijau, taman, sungai dan tempat-tempat lain yang dapat merusak keindahan dan kebersihan lingkungan;
- c. membuang air besar dan kecil di jalan, jalur hijau, taman, sungai dan saluran air.

Pasal 22

Setiap orang atau badan dilarang:

- a. merusak jaringan pipa air minum;
- b. membalik arah meter air dengan cara merusak, melepas, dan/atau menghilangkan segel pabrik dan segel dinas;
- c. menyadap air minum langsung dari pipa distribusi atau pipa dinas sebelum meter air;
- d. menjual air minum persil lapangan;
- e. mengubah ukuran dan/atau menambah bak penampungan air minum pada hydrant;
- f. mendistribusikan air minum dari hydrant dengan segala jenis pipa kepada pihak lain.

Pasal 23

- (1) Setiap pengambilan air permukaan dan air tanah untuk keperluan air minum komersial, industri, peternakan dan pertanian, irigrasi, pertambangan dan untuk kepentingan lainnya yang bersifat komersial hanya dapat dilaksanakan setelah mendapat izin Gubernur atau dari pejabat yang ditunjuk.
- (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari izin pemboran air tanah dan izin pemakaian air tanah dan air permukaan.

BAB VI

TERTIB TEMPAT DAN USAHA TERTENTU

Bagian Kesatu

Tempat Usaha

Pasal 24

- (1) Setiap orang atau badan yang dalam, melakukan kegiatan usahanya menimbulkan dampak terhadap lingkungan wajib memiliki izin tempat usaha berdasarkan Undang-Undang Gangguan.
- (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Gubernur atau pejabat yang ditunjuk setelah memenuhi persyaratan.

Pasal 25

- (1) Gubernur menunjuk/menetapkan bagian-bagian jalan/trotoar dan tempat-tempat kepentingan umum lainnya sebagai tempat usaha pedagang kaki lima.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang berdagang, berusaha di bagian jalan/trotoar, halte, jembatan penyebrangan orang dan tempat-tempat untuk kepentingan umum lainnya di luar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Setiap orang dilarang membeli barang dagangan pedagang kaki lima sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Pasal 26

- (1) Setiap pedagang kaki lima yang menggunakan tempat berdagang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) harus bertanggung jawab terhadap ketertiban, kebersihan dan menjaga kesehatan lingkungan serta keindahan di sekitar tempat berdagang yang bersangkutan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penetapan tempat usaha tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) diatur dengan Peraturan Gubernur.

Bagian Kedua

Usaha Tertentu

Pasal 27

- (1) Setiap orang/badan dilarang menempatkan benda-benda dengan maksud untuk melakukan sesuatu usaha di jalan, dipinggir rel kereta api, jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum, kecuali di tempat-tempat yang telah diizinkan oleh pejabat berwenang yang ditunjuk oleh Gubernur.
- (2) Setiap orang/badan dilarang menjajakan barang dagangan, membagikan selebaran atau melakukan usaha-usaha tertentu dengan mengharapkan imbalan di jalan, jalur hijau, taman dan tempat-tempat umum, kecuali tempat-tempat yang ditetapkan oleh Gubernur.
- (3) Setiap orang dilarang membeli barang dagangan dan menerima selebaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Pasal 28

- (1) Setiap orang/badan dilarang melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara karcis kendaraan umum, pengujian kendaraan bermotor, karcis hiburan dan/atau kegiatan lainnya yang sejenis tanpa izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang memanfaatkan/mempergunakan perantara sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 29

- (1) Setiap orang atau badan dilarang:
 - a. melakukan usaha pembuatan, perakitan, penjualan dan memasukkan becak atau barang yang difungsikan sebagai becak dan/atau sejenisnya.
 - b. mengoperasikan dan menyimpan becak dan/atau sejenisnya.

- c. mengusahakan kendaraan bermotor/tidak bermotor sebagai sarana angkutan umum yang tidak termasuk dalam pola angkutan umum yang ditetapkan.
- (2) Kendaraan bermotor/tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dapat dijadikan sebagai sarana angkutan umum setelah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (3) Setiap orang dilarang menggunakan jasa kendaraan bermotor/tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c kecuali ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) telah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (4) Setiap orang atau badan yang menyelenggarakan jasa angkutan kendaraan umum wajib mengoperasikan kendaraan umum pada malam hari, yang pengaturannya ditetapkan oleh Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 30

- (1) Setiap usaha pemotongan hewan ternak wajib dilakukan di Rumah Pemotongan Hewan yang ditetapkan oleh Gubernur.
- (2) Pemotongan hewan ternak dapat dilakukan di luar rumah pemotongan hewan untuk keperluan peribadatan atau upacara-upacara adat setelah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 31

- (1) Setiap orang atau badan yang melakukan tata niaga daging yang dikonsumsi oleh konsumen muslim wajib mencantumkan label halal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang menjual, mengedarkan, menyimpan, mengelola daging dan/atau bagian-bagian lainnya yang:
 - a. berupa daging gelap;
 - b. berupa daging selundupan;
 - c. tidak memenuhi syarat-syarat kesehatan dan tidak layak dikonsumsi.
- (3) Setiap orang atau badan yang menyelenggarakan usaha restoran/rumah makan yang makanannya dikonsumsi oleh konsumen muslim wajib mencantumkan label halal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 32

Setiap pengusaha daging, pemasok daging, penggilingan daging dan pengolahan daging wajib memiliki izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 33

- (1) Setiap usaha untuk memasukkan dan/atau mengeluarkan ternak ke dan dari Daerah harus mendapat rekomendasi dari pejabat berwenang yang ditunjuk oleh Gubernur.
- (2) Setiap pemasukan ternak ke Daerah harus disertai surat kesehatan hewan dan tujuan pengiriman dari pejabat instansi yang berwenang dari daerah asal ternak.

Pasal 34

Setiap orang/badan dilarang melakukan usaha pengumpulan, penampungan, penyaluran tenaga kerja atau pengasuh tanpa izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Pasal 35

Setiap orang atau badan dilarang melakukan usaha pengumpulan, penampungan barang-barang bekas dan mendirikan tempat kegiatan usaha yang menimbulkan pencemaran serta mengganggu ketertiban umum.

BAB VII
TERTIB BANGUNAN

Pasal 36

- (1) Setiap orang atau badan dilarang:
 - a. mendirikan bangunan atau benda lain yang menjulang, menanam atau membiarkan, tumbuh pohon atau tumbuh-tumbuhan lain di dalam kawasan Saluran Udara Tegangan Tinggi (SUTET) pada radius sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan;
 - b. mendirikan bangunan pada ruang milik jalan, ruang milik sungai, ruang milik setu, ruang milik waduk, ruang milik danau, taman dan jalur hijau, kecuali untuk kepentingan dinas;
 - c. mendirikan bangunan di pinggir rel kereta api dan di bawah jembatan kereta api.
- (2) Setiap orang atau badan wajib menjaga serta memelihara lahan, tanah, dan bangunan di lokasi yang menjadi miliknya.
- (3) Setiap orang atau badan wajib menggunakan bangunan miliknya sesuai dengan izin yang telah ditetapkan.

Pasal 37

- (1) Setiap orang atau badan dilarang membangun menara/tower komunikasi, kecuali mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (2) Pemilik/pengelola menara/tower komunikasi wajib menjamin keamanan dan keselamatan dari berbagai kemungkinan yang dapat membahayakan dan/atau merugikan orang lain dan/atau badan dan/atau fungsi menara/tower komunikasi tersebut.

Pasal 38

Setiap orang atau badan pemilik bangunan atau rumah diwajibkan:

- a. memelihara pagar pekarangan dan memotong pagar hidup yang berbatasan dengan jalan;
- b. membuang bagian dari pohon, semak-semak dan tumbuh-tumbuhan yang dapat mengganggu keamanan dan/atau ketertiban;
- c. memelihara dan mencegah pengrusakan bahu jalan atau trotoar.

BAB VIII
TERTIB SOSIAL

Pasal 39

- (1) Setiap orang atau badan dilarang meminta bantuan atau sumbangan yang dilakukan sendiri-sendiri dan/atau bersama-sama di jalan, pasar, kendaraan umum, lingkungan pemukiman, rumah sakit, sekolah dan kantor.
- (2) Permintaan bantuan atau sumbangan untuk kepentingan sosial dan kemanusiaan pada tempat selain sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat diberikan izin oleh Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (3) Tempat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi:
 - a. supermarket/mall;

- b. rumah makan;
- c. stasiun;
- d. terminal;
- e. pelabuhan udara/laut;
- f. stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU);
- g. penyelenggaraan pameran/bazar amal;
- h. tempat hiburan/rekreasi;
- i. hotel.

Pasal 40

Setiap orang atau badan dilarang:

- a. menjadi pengemis, pengamen, pedagang asongan, dan pengelap mobil;
- b. menyuruh orang lain untuk menjadi pengemis, pengamen, pedagang asongan, dan pengelap mobil;
- c. membeli kepada pedagang asongan atau memberikan sejumlah uang atau barang kepada pengemis, pengamen, dan pengelap mobil.

Pasal 41

Setiap orang yang mengidap penyakit yang meresahkan masyarakat tidak diperkenankan berada di jalan, jalur hijau, taman, dan tempat-tempat umum lainnya.

Pasal 42

- (1) Setiap orang dilarang bertingkah laku dan/atau berbuat asusila di jalan, jalur hijau, taman atau dan tempat-tempat umum lainnya.
- (2) Setiap orang dilarang:
 - a. menjadi penjaja seks komersial;
 - b. menyuruh, memfasilitasi, membujuk, memaksa orang lain untuk menjadi penjaja seks komersial;
 - c. memakai jasa penjaja seks komersial.

Pasal 43

Setiap orang atau badan dilarang menyediakan dan/atau menggunakan bangunan atau rumah sebagai tempat untuk berbuat asusila.

Pasal 44

Setiap orang atau badan dilarang menyelenggarakan dan/atau melakukan segala bentuk kegiatan perjudian.

Pasal 45

Setiap orang atau badan dilarang menyediakan tempat dan menyelenggarakan segala bentuk undian dengan memberikan hadiah dalam bentuk apapun kecuali mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 46

Setiap orang atau badan dilarang mengedarkan, menyimpan dan menjual minuman beralkohol tanpa izin dari pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IX
TERTIB KESEHATAN

Pasal 47

- (1) Setiap orang atau badan dilarang:
 - a. menyelenggarakan dan/atau melakukan praktek pengobatan tradisional;
 - b. menyelenggarakan dan/atau melakukan praktek pengobatan kebatinan;
 - c. membuat, meracik, menyimpan dan menjual obat-obat ilegal dan/atau obat palsu.
- (2) Penyelenggaraan praktek pengobatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b dapat diizinkan apabila memenuhi syarat-syarat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

BAB X

TERTIB TEMPAT HIBURAN DAN KERAMAIAAN

Pasal 48

- (1) Setiap orang atau badan dilarang menyelenggarakan tempat usaha hiburan tanpa izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (2) Setiap penyelenggaraan tempat usaha hiburan yang telah mendapat izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang melaksanakan kegiatan lain yang menyimpang dan izin yang dimiliki.
- (3) Setiap orang atau badan dilarang menyelenggarakan permainan ketangkasan yang bersifat komersial di lingkungan pemukiman.

Pasal 49

Setiap penyelenggaraan kegiatan keramaian wajib mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk sepanjang bukan merupakan tugas, wewenang dan tanggung jawab Pemerintah Pusat,

Pasal 50

- (1) Gubernur menetapkan jenis-jenis kegiatan keramaian yang menggunakan tanda masuk.
- (2) Ketentuan lebih lanjut tentang bentuk dan persyaratan tanda masuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 51

Penyelenggaraan kegiatan keramaian di luar gedung dan/atau memanfaatkan jalur jalan yang dapat mengganggu kepentingan umum wajib mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

BAB XI

TERTIB PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 52

- (1) Setiap orang atau badan dilarang menempatkan atau memasang lambang, simbol, bendera, spanduk, umbul-umbul, maupun atribut-atribut lainnya pada pagar pemisah

jembatan, pagar pemisah jalan, jalan, jembatan penyeberangan, halte, terminal, taman, tiang listrik dan tempat umum lainnya.

- (2) Penempatan dan pemasangan lambang, simbol, bendera, spanduk, umbul-umbul maupun atribut-atribut lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan setelah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (3) Setiap orang atau badan yang menenipatkan dan memasang lambang, simbol, bendera, spanduk, umbul-umbul maupun atribut-atribut lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib mencabut serta membersihkan sendih setelah habis masa berlakunya.

Pasal 53

Setiap orang atau badan dilarang memasang lambang, simbol, bendera, spanduk, umbul-umbul, maupun atribut-atribut lainnya di areal sekitar Istana Negara dan Istana Merdeka.

Pasal 54

- (1) Setiap orang atau badan dilarang merusak prasarana dan sarana umum pada waktu berlangsungnya penyampaian pendapat, unjuk rasa dan/atau pengerahan massa.
- (2) Setiap orang atau badan dilarang membuang benda-benda dan/atau sarana yang digunakan pada waktu penyampaian pendapat, unjuk rasa, rapat-rapat umum dan pengerahan massa di jalan, jalur hijau, dan tempat umum lainnya

Pasal 55

Setiap orang atau badan pemilik rumah dan/atau bangunan/gedung wajib memasang bendera Merah Putih pada peringatan hari besar nasional dan daerah pada waktu tertentu sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Pasal 56

Setiap orang yang bermaksud tinggal dan menetap di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta wajib memenuhi persyaratan administrasi kependudukan sebagaimana ditetapkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 57

- (1) Setiap orang yang berkunjung atau bertamu lebih dari 1x24 (satu kali dua puluh empat) jam wajib melaporkan diri kepada pengurus Rukun Tetangga setempat.
- (2) Setiap pemilik rumah kost wajib melaporkan penghuninya kepada Lurah melalui pengurus Rukun Tetangga setempat secara periodik.
- (3) Setiap penghuni rumah kontrak wajib melapor kepada Lurah melalui pengurus Rukun Tetangga setempat secara periodik.
- (4) Setiap pengelola rumah susun dan apartemen wajib melaporkan penghuninya kepada Lurah melalui pengurus Rukun Tetangga setempat secara periodik.

BAB XII

PEMBINAAN, PENGENDALIAN DAN PENGAWASAN

Pasal 58

- (1) Pembinaan terhadap penyelenggaraan ketenteraman dan ketertiban umum dilakukan Gubernur, dilaksanakan oleh satuan kerja perangkat daerah yang dalam tugas pokok dan fungsinya bertanggung jawab dalam bidang penyelenggaraan ketenteraman dan ketertiban umum bersama satuan kerja perangkat daerah terkait lainnya.
- (2) Pengendalian terhadap penyelenggaraan ketenteraman dan ketertiban, umum dilakukan oleh satuan kerja perangkat daerah yang tugas pokok dan fungsinya bertanggungjawab dalam bidang ketenteraman dan ketertiban umum bersama satuan kerja perangkat daerah terkait lainnya.

- (3) Pembinaan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan oleh Satuan Polisi Pamong Praja bersama Penyidik Pegawai Negeri Sipil satuan kerja perangkat daerah terkait sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 59

- (1) Setiap orang atau badan yang melihat, mengetahui dan menemukan terjadinya pelanggaran atas ketertiban umum harus melaporkan kepada petugas yang berwenang.
- (2) Setiap orang atau badan yang melaporkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak mendapat perlindungan hukum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menindaklanjuti dan memproses secara hukum terhadap laporan yang disampaikan oleh orang atau badan.

BAB XIII

PENYIDIKAN

Pasal 60

- (1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di lingkungan Pemerintah Daerah diberi kewenangan khusus untuk melakukan penyidikan atas tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam peraturan daerah ini.
- (2) Dalam melaksanakan tugas penyidikan, para pejabat PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
 - a. menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. melakukan tindakan pertama pada saat itu ditempat kejadian dan melakukan pemeriksaan;
 - c. menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. melakukan penyitaan benda atau surat;
 - e. mengambil sidik jah dan memotret orang lain/seseorang;
 - f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
 - h. mengadakan penghentian penyidikan setelah mendapat petunjuk bahwa tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa tersebut bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya memberitahukan hal tersebut kepada penuntut umum, tersangka atau keluarganya;
 - i. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.
- (3) Dalam melakukan tugasnya, PPNS tidak berwenang melakukan penangkapan dan/atau penahanan.
- (4) PPNS membuat berita acara setiap tindakan tentang:
 - a. pemeriksaan tersangka;
 - b. pemasukan rumah;

- c. penyitaan benda;
 - d. pemeriksaan surat;
 - e. pemeriksaan saksi;
 - f. pemeriksaan di tempat kejadian dan mengirimkan berkasnya kepada Pengadilan Negeri dengan tembusan kepada Penyidik Polisi Negara Republik Indonesia.
- (5) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya pada penuntut umum melalui Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

BAB XIV

KETENTUAN PIDANA

Pasal 61

- (1) Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 2 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 3 huruf i, Pasal 4 ayat (2), Pasal 5 huruf a, Pasal 1 ayat (1), Pasal 8, Pasal 9, Pasal 11 ayat (2), Pasal 12 huruf a, huruf e, huruf h, Pasal 14 ayat (1), ayat (2), Pasal 17 ayat (2), ayat (3), Pasal 19 huruf b, Pasal 21 huruf a, huruf b, huruf c, Pasal 25 ayat (2), ayat (3), Pasal 27 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 28 ayat (2), Pasal 29 ayat (3), Pasal 31 ayat (1), Pasal 38 huruf a, huruf b, Pasal 39 ayat (1), Pasal 40 huruf a, huruf c, Pasal 51, Pasal 54 ayat (2) dan Pasal 57 dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 10 (sepuluh) hari dan paling lama 60 (enam puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 100.000,- (Seratus Ribu Rupiah) dan paling banyak Rp. 20.000.000,- (Dua Puluh Juta Rupiah).
- (2) Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 2 ayat (4), ayat (8), Pasal 3 huruf a, huruf f, huruf k, Pasal 4 ayat (1), ayat (3), Pasal 7 ayat (2), Pasal 10 Pasal 11 ayat (2), Pasal 12 huruf c, huruf f, Pasal 13 ayat (1), ayat (2), Pasal 14 ayat (3), Pasal 15, Pasal 22 huruf d, huruf e, Pasal 28 ayat (1), Pasal 29 ayat (1) huruf c, ayat (4), Pasal 30 ayat (1), Pasal 31 ayat (2), ayat (3), Pasal 32, Pasal 33, Pasal 34, Pasal 35, Pasal 36 ayat (1), ayat (2), Pasal 38 huruf c, Pasal 40 huruf b, Pasal 42 ayat (2) huruf a, huruf c, Pasal 46, Pasal 47 ayat (1) huruf a, huruf b, Pasal 48, Pasal 49, Pasal 52 ayat (1), ayat (3), Pasal 55 dan Pasal 56 dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 20 (dua puluh) hari dan paling lama 90 (sembilan puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 500.000,- (Lima Ratus Ribu Rupiah) dan paling banyak Rp. 30.000.000,- (Tiga Puluh Juta Rupiah).
- (3) Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 2 ayat (7), Pasal 3 huruf g, huruf h, huruf j, Pasal 5 huruf b, huruf c, Pasal 6, Pasal 12 huruf b, huruf d, huruf g, Pasal 19 huruf a, Pasal 20, Pasal 22 huruf b, huruf f, Pasal 23 ayat (1), Pasal 24 ayat (1), Pasal 36 ayat (3), Pasal 37 ayat (1), ayat (2) dan Pasal 43 dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 30 (tiga puluh) hari dan paling lama 180 (Seratus delapan puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah) dan paling banyak Rp. 50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah).
- (4) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) adalah tindak pidana pelanggaran.

Pasal 62

- (1) Setiap orang atau badan yang membuat dan merakit kendaraan umum angkutan keempat bermesin dua tak dan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (6) dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 20 (dua puluh) hari dan paling lama 90 (sembilan puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah) dan paling banyak Rp. 30.000.000,- (Tiga Puluh Juta Rupiah).

- (2) Setiap orang yang mengoperasikan kendaraan umum jenis angkutan keempat bermesin dua tak dan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (6) dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 10 (sepuluh) hari dan paling lama 60 (enam puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 100.000,- (Seiatus Ribu Rupiah) dan paling banyak Rp. 20.000.000,- (Dua Puluh Juta Rupiah).
- (3) Setiap orang atau badan yang membuat, merakit, menjual dan memasukkan becak atau barang yang difungsikan sebagai becak dan sejenisnya dan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf a dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 20 (dua puluh) hari dan paling lama 90 (sembilan puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah) dan paling banyak Rp. 30.000.000,- (Tiga Puluh Juta Rupiah).
- (4) Setiap orang yang mengoperasikan dan menyimpan becak atau barang yang difungsikan sebagai becak dan sejenisnya dan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf b dikenakan ancaman pidana kurungan paling singkat 10 (sepuluh) hari dan paling lama 30 (tiga puluh) hari atau denda paling sedikit Rp. 250.000,- (Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah) dan paling banyak Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah).
- (5) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) dan ayat (4) adalah tindak pidana pelanggaran.

Pasal 63

- (1) Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan dalam Pasal 16 ayat (1), ayat (2), ayat (3), Pasal 17 ayat (1), Pasal 18, Pasal 22 huruf a, huruf c, Pasal 42 ayat (2) huruf b, Pasal 44, Pasal 45, Pasal 47 ayat (1) huruf c, Pasal 53, Pasal 54 ayat (1) dan Pasal 59 ayat (3) dikenakan hukuman pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah tindak pidana kejahatan

Pasal 64

Setiap petugas yang tidak menindaklanjuti dan/atau memproses secara hukum atas laporan orang atau badan dan melanggar ketentuan Pasal 59 ayat (3) dikenakan hukuman disiplin kepegawaian sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XV

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 65

Semua kebijakan daerah sebelum ditetapkannya Peraturan Daerah ini dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini.

BAB XVI

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 66

Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, maka Peraturan Daerah Nomor 11 tahun 1988 tentang Ketertiban Umum Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1988 Nomor 72) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 67

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal, 5 Oktober 2007

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

SUTIYOSO

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 15 Oktober 2007

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

RITOLA TASMAYA
NIP 140091657

LEMBARAN DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
TAHUN 2007 NOMOR 8



PENJELASAN ATAS
PERATURAN DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
NOMOR 8 TAHUN 2007
TENTANG
KETERTIBAN UMUM

I. UMUM

Sebagaimana diketahui bahwa salah satu urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintah daerah provinsi adalah penyelenggaraan Ketertiban Umum dan ketenteraman masyarakat sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 13 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta berkomitmen untuk menyelenggarakan urusan wajib dimaksud dalam rangka penegakkan Peraturan Daerah, menjaga ketenteraman dan ketertiban guna terwujudnya kota Jakarta sebagai kota jasa, kota perdagangan dan kota pariwisata yang masyarakatnya nyaman, aman dan tenteram. Kondisi tersebut akan menjadi daya tarik bagi masyarakat internasional untuk datang dan berkunjung serta menanamkan investasi yang pada akhirnya memberikan kontribusi dalam pengembangan dan pembangunan Kota Jakarta.

Pengaturan mengenai ketertiban umum harus diarahkan guna pencapaian kondisi yang kondusif bagi seluruh aspek kehidupan masyarakat kota dan oleh karena itu ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1988 tentang Ketertiban Umum Dalam Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta perlu disesuaikan dan diatur sesuai dengan perkembangan, kebutuhan dan perubahan masyarakat. Dinamika perkembangan dan kebutuhan masyarakat Jakarta yang dinamis dirasakan memerlukan Peraturan Daerah yang menjangkau secara seimbang antara subjek dan objek hukum yang diatur. Oleh karena itu, dalam upaya menampung persoalan dan mengatasi kompleksitas permasalahan dinamika perkembangan masyarakat diperlukan penyempurnaan terhadap Peraturan Daerah dimaksud.

Dengan dilakukannya perubahan terhadap Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1988 ini, diharapkan implementasi terhadap penyelenggaraan ketenteraman masyarakat dan ketertiban umum dapat diterapkan secara optimal guna menciptakan ketenteraman, ketertiban, kenyamanan, kebersihan dan keindahan. Terkait dengan hal tersebut, maka dalam Peraturan Daerah ini mengatur substansi materi muatan sebagai berikut:

1. tertib jalan dan angkutan jalan;
2. tertib jalur hijau, taman dan tempat umum;
3. tertib sungai, saluran, kolam dan lepas pantai;
4. tertib lingkungan;
5. tertib tempat usaha dan usaha tertentu;
6. tertib bangunan;
7. tertib sosial;
8. tertib kesehatan;
9. tertib tempat hiburan dan keramaian; dan
10. tertib peran serta masyarakat.

Peraturan Daerah ini mempunyai posisi yang sangat strategis dan penting untuk membebaskan motivasi dalam menumbuhkembangkan budaya disiplin masyarakat guna mewujudkan tata kehidupan kota Jakarta yang lebih tenteram, tertib, nyaman, bersih dan indah, yang dibangun berdasarkan partisipasi aktif seluruh komponen masyarakat.

Hal ini sangat mendasar mengingat kedudukan kota Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia yang harus berpacu secara cepat untuk tampil sejajar dengan kota-kota besar lainnya di dunia.

Upaya untuk mencapai kondisi tertib sebagaimana yang menjadi jiwa dan Peraturan Daerah ini tidak semata-mata menjadi tugas dan tanggung jawab aparat, akan tetapi menjadi tugas dan tanggung jawab masyarakat, perorangan maupun badan untuk secara sadar ikut serta menumbuhkan dan memelihara ketertiban. Namun demikian, tindakan tegas terhadap pelanggar Peraturan Daerah ini perlu dilakukan secara konsisten dan konsekuen oleh Satuan Polisi Pamong Praja dan Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang profesional sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 148 dan Pasal 149 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan pemberhentian yang telah ditentukan adalah terminal dan halte. Fungsi halte hanya untuk menaikkan dan menurunkan orang, sedangkan terminal untuk menunggu, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang. Oleh karena itu, setiap kegiatan menunggu, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang yang dilakukan di luar halte dan terminal seperti pool kendaraan umum adalah kegiatan ilegal yang dikenal orang dengan istilah terminal liar/bayangan.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan kendaraan jenis empat bermesin 2 (dua) tak adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan umum seperti bajaj (dua tak), motor becak (mobec), dan sejenisnya.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Pasal 3

Huruf a

Yang dimaksud menutup jalan adalah baik menutup sementara atau selamanya.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud tanggul adalah tanggul pengaman jalan.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Cukup jelas.

Huruf j

Cukup jelas.

Huruf k
Cukup jelas.

Pasal 4

Ayat (1)
Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan joki adalah orang yang menawarkan diri sebagai penumpang dengan mendapatkan imbalan berupa uang.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 5

Huruf a
Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah bahan yang sesuai dengan ketentuan dikategorikan sebagai bahan yang harus mendapat perlakuan khusus.

Huruf c

Setiap izin yang dikeluarkan terkait dengan kegiatan yang menimbulkan perubahan, pemindahan barang atau tanah baik yang dilakukan secara perorangan maupun badan/instansi teknis terkait seperti Perusahaan Listrik Negara, Perusahaan Telekomunikasi, Perusahaan Gas Negara dan Perusahaan Air Minum, harus dilakukan koordinasi.

Pasal 6

Izin Gubernur hanya diberikan untuk kepentingan umum seperti: gardu listrik dan hydrant pemadam.

Pasal 7

Ayat (1)

Kegiatan pengaturan lalu lintas dilakukan oleh orang seorang atau sekelompok orang yang terorganisir dengan maksud memperoleh imbalan uang.

Ayat (2)

Pungutan uang oleh orang perorangan atau sekelompok orang yang terorganisir yang dilakukan secara paksa.

Pasal 8

Pada setiap tempat ibadah, lembaga pendidikan dan rumah sakit dipasang rambu lalu lintas.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kolam adalah sarana penampungan air yang dibuat sebagai kelengkapan keindahan kota.

Ayat (2)

Untuk kepentingan pemadaman kebakaran, petugas Dinas Kebakaran dapat mengambil air dan kolam air mancur.

Ayat (3)
Cukup jelas.

Pasal 15
Cukup jelas.

Pasal 16
Cukup jelas.

Pasal 17
Cukup jelas.

Pasal 18
Yang dimaksud dengan merusak adalah kegiatan memotong, menebang, membakar atau kegiatan-kegiatan yang dapat menyebabkan rusaknya hutan mangrove.

Pasal 19
Huruf a
Cukup jelas.

Huruf b
Izin diberikan dalam rangka acara ceremonial pemerintah, pemerintah daerah, orang atau badan.

Pasal 20
Cukup jelas.

Pasal 21
Huruf a
Pemasangan iklan pada kendaraan umum dan halte dapat diperkenankan apabila memenuhi persyaratan dan mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.

Huruf b
Cukup jelas.

Huruf c
Cukup jelas.

Pasal 22
Cukup jelas.

Pasal 23
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan air permukaan adalah semua air yang terdapat pada permukaan tanah. Yang dimaksud dengan air tanah adalah air yang terdapat dalam lapisan tanah atau batuan di bawah permukaan tanah.

Ayat (2)
Cukup jelas.

Pasal 24
Ayat (1)
Izin tempat usaha berdasarkan Undang-undang Gangguan (HO) diberlakukan pada kegiatan usaha industri dan non industri yang menimbulkan dampak terhadap lingkungan berupa polusi suara (kebisingan), polusi udara (asap), polusi air (limbah), rentan kebakaran, serta gangguan keamanan dan ketertiban .

Ayat (2)
Cukup jelas.

Pasal 25
Cukup jelas.

Pasal 26
Cukup jelas.

Pasal 27
Cukup jelas.

Pasal 28

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan perantara adalah orang atau sekelompok orang yang melakukan praktek percaloan (bus, kereta, kapal laut) dengan melipatgandakan harga untuk memperoleh keuntungan secara tidak wajar.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 29

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang tidak termasuk dalam pola angkutan umum yang ditetapkan adalah sarana angkutan berupa ojek sepeda dan sepeda motor serta kendaraan roda 4 (empat) berplat hitam yang dioperasikan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor/tidak bermotor adalah sepeda dan sepeda motor (ojeg)

Ayat (4)

Setiap trayek angkutan umum roda empat atau lebih diwajibkan mengoperasikan kendaraannya sebanyak 5% (lima persen) dari jumlah armada yang mendapat izin pada trayek yang dimaksud, pengaturannya ditetapkan oleh keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta atas nama Gubernur.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Ayat (1)

Pencantuman label halal dapat dilakukan pada kemasan, lokasi usaha (kios) atau ditempelkan pada pintu, kaca dan/atau pada tempat lain yang mudah dilihat dan dibaca oleh konsumen muslim.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Larangan pengumpulan dan penampungan barang-barang bekas selain menimbulkan pencemaran serta mengganggu ketertiban dan ketenteraman umum juga dapat merusak sarana dan keindahan kota. Selain itu, penggunaan tempat-tempat tersebut dilakukan dengan cara menyerobot tanah milik orang lain atau pemerintah.

Pasal 36

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Penggunaan bangunan harus sesuai dengan izin peruntukkannya, misalnya peruntukkan rumah tinggal hanya dapat digunakan untuk tempat tinggal dan tidak diperkenankan untuk dijadikan tempat usaha dan atau kantor maupun tempat usaha komersial lainnya. Perubahan penggunaan bangunan harus terlebih dahulu dilakukan perubahan peruntukkan sesuai dengan perencanaan tata kota.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Pemilik bangunan atau masyarakat sekitar dapat melaporkan kepada pemerintahan daerah atas terjadinya perubahan, alih fungsi dan/atau pengrusakan trotoar dan bahu jalan tanpa izin Satuan kerja perangkat daerah terkait.

Pasal 39

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Permintaan sumbangan yang diperbolehkan di lingkungan pemukiman, sekolah dan kantor antara lain adalah: sumbangan untuk kepentingan lingkungannya, tempat ibadah, kematian, bencana alam.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 40

Lokasi atau tempat yang dilarang adalah antara lain: perempatan jalan, lampu lalu lintas, kendaraan umum, jalan tol dan terminal.

Pasal 41

Yang dimaksud dengan penyakit yang meresahkan masyarakat antara lain: kusta/lepra, psikotik (gangguan jiwa). Keberadaan penderita menjadi tanggung jawab pimpinan satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang penyelenggaraan ketenteraman dan ketertiban masyarakat bersama pimpinan satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang sosial dan kesehatan.

Pasar 42

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan bertingkah laku dan/atau berbuat asusila adalah perbuatan yang menyinggung rasa kesusilaan sesuai norma yang berlaku di masyarakat, misalnya: menjajakan diri di jalan, bercumbu, berciuman, dan aktivitas seksual lainnya.

Ayat (2)

Huruf a

Kegiatan menyuruh, memfasilitasi, membujuk, memaksa orang lain untuk menjadi penaja seks komersial pada umumnya dikenal sebagai germo. Pada umumnya penaja seks komersial dilakukan oleh penyandang masalah tuna susila baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri, yang dikenal masyarakat umum dengan sebutan Wanita Tuna Susila (WTS), Pria Tuna Susila (gigolo), Waria Tuna Susila, yang melakukan hubungan seksual diluar perkawinan yang sah untuk mendapatkan imbalan baik berupa uang, materi maupun jasa.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c
Cukup jelas.

Pasal 43

Yang dimaksud dengan bangunan atau rumah antara lain: hotel, losmen, barber shop, spa, panti pijat tradisional, salon kecantikan dan rumah kost.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Yang dimaksud dengan minuman beralkohol adalah minuman beralkohol golongan A (kadar ethanol kurang dari 5% (lima persen), golongan B (kadar ethanol lebih dari 5% (lima persen) sampai dengan 20% (dua puluh persen) dan golongan C (kadar ethanol lebih dari 20% (dua puluh persen) sampai dengan 55% (lima puluh lima persen).

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Ayat (1)
Cukup jelas.

Ayat (2)
Cukup jelas.

Ayat (3)
Yang dimaksud dengan permainan ketangkasan adalah jenis permainan elektronik seperti antara lain playstation, game online, dingdong dan nintendo.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Ayat (1)
Cukup jelas.

Ayat (2)
Pemberian izin Gubernur atau pejabat yang ditunjuk pada kawasan/jalan tertentu diberikan secara terbatas (*white area*) dengan pengawasan yang ketat seperti pada sebagian Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan Medan Merdeka Timur, Jalan Medan Merdeka Selatan, kawasan taman Monas, kawasan Tugu Tani, kawasan Lapangan Banteng, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan MH. Thamrin, Jalan Diponegoro, Jalan Gatot Subroto dan Jalan Ir. H. Juanda.

Ayat (3)
Cukup jelas.

Pasal 53

Yang dimaksud dengan area! sekitar Istana Negara adalah areal yang secara khusus (*white area*) tidak diperkenankan untuk menempatkan/memasang lambang atau simbol apapun kecuali Lambang Negara yang meliputi Jalan Medan Merdeka Utara, Jalan Veteran, Jalan Bina Graha dan sebagian Jalan Medan Merdeka Barat,

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Yang dimaksud dengan hari besar nasional dan daerah adalah Hari Ulang Tahun Kemerdekaan Republik Indonesia (selama bulan Agustus) dan Hari Ulang Tahun Kota Jakarta (tujuh hari sebelum dan tujuh hari sesudah).

Pasal 56

Persyaratan yang harus dipenuhi antara lain:

- a. memiliki identitas diri yang jelas;
- b. membawa surat pindah dari daerah asal;
- c. memiliki Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK) dari daerah asal;
- d. memiliki keterampilan dan keahlian;
- e. memiliki jaminan tempat tinggal dan jaminan kerja;
- f. mengurus administrasi kependudukan pada Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil melalui Kelurahan paling lambat 14 (empat belas) hari setelah kedatangan;

Pasal 57

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan periodik adalah setiap bulan.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan periodik adalah setiap 3 (tiga) bulan.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan periodik adalah setiap 3 (tiga) bulan.

Pasal 58

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan satuan kerja perangkat daerah lainnya adalah:

- a. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang pekerjaan umum;
- b. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang perhubungan;
- c. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang pertamanan;
- d. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang kebersihan;
- e. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang pengelolaan lingkungan hidup;
- f. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang ketatakotaan dan pengawasan bangunan;
- g. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang kesehatan;
- h. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang usaha kecil, menengah dan koperasi;
- i. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang ketenagakerjaan dan transmigrasi;
- j. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang kependudukan dan catatan sipil;
- k. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang kepariwisataan;
- l. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang peternakan;
- m. Satuan kerja perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam bidang kesejahteraan sosial;

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 59

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan petugas adalah Satuan Polisi Pamong Praja dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Laporan dapat disampaikan kepada aparat kelurahan, kecamatan, kota/kabupaten administratif dan satuan kerja perangkat daerah terkait untuk ditindaklanjuti oleh Satuan Polisi Pamong Praja dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Laporan yang disampaikan harus dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya dengan melampirkan bukti-bukti berupa antara lain foto, lokasi pelanggaran, dan/atau identitas pelanggar.

Pasal 60
Cukup jelas.

Pasal 61
Cukup jelas.

Pasal 62
Cukup jelas.

Pasal 63
Cukup jelas.

Pasal 64
Cukup jelas.

Pasal 65
Cukup jelas.

Pasal 66
Cukup jelas.

Pasal 67
Cukup jelas.

----- ooOoo -----

**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
NOMOR 12 TAHUN 2003
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA
PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang:

- a. bahwa dengan perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan yang semakin meningkat, dan dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan sejalan dengan pelaksanaan otonomi Daerah, perlu mengatur ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
- b. bahwa sehubungan dengan hal sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dengan Peraturan Daerah.

Mengingat:

1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 3186);
2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
4. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Nomor 3493);
5. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);
6. Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3699);
7. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
8. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 146 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3878);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3528);

11. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3528);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3530);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3777);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3795);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3907);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3952);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 160, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4001);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2145);
19. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);
20. Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1999 Nomor 23);
21. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 66);
22. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2001 tentang Pokok-Pokok Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 67).

Dengan persetujuan:

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA
JAKARTA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan

1. Daerah adalah Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
3. Gubernur adalah Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disingkat DPRD adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum Trotoar adalah bagian dari jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki.
6. Jaringan Transportasi Kota adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan transportasi kota untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan.
7. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
8. Tempat Pemberhentian (Halte) adalah tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.
9. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.
10. Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.
11. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
12. Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.
13. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi,
14. Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
15. Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
16. Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer
17. Kendaraan Khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.
18. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
19. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.
20. Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus.

21. 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.
22. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
23. Trayek Tetap dan Teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
24. 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 mempergunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
25. Angkutan Perbatasan adalah angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada Kabupaten atau Kota lainnya baik yang melalui satu propinsi maupun lebih dari satu propinsi.
26. Angkutan Lingkungan adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu.
27. Jalan Rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.
28. Kereta Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan atau sedang bergerak di jalan rel.
29. Angkutan kereta api kota yang selanjutnya disebut angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api yang seluruh jaringannya terletak dalam satu wilayah kota dan/atau lebih wilayah kota dan kabupaten yang berdekatan dan merupakan satu kesatuan ekonomi dan sosial.
30. Prasarana Kereta Api adalah jalur dan stasiun kereta api, termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.
31. Sarana Kereta Api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel.
32. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana kereta api di jalan rel.
33. Jalur kereta api adalah daerah yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api dan daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
34. Jaringan Jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
35. Pelayanan angkutan kereta api adalah pelayanan jasa angkutan kereta api dalam jaringan jalur kereta api.
36. Jaringan pelayanan angkutan kereta api adalah jaringan jalur kereta api yang dilayani angkutan kereta api.
37. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.
38. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
39. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

40. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
41. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk angkutan penyeberangan.
42. Jaringan Transportasi Sungai dan Danau adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas yang berwujud alur sungai dan danau sehingga membentuk suatu jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau.
43. Jaringan Transportasi Penyeberangan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas yang berwujud alur penyeberangan sehingga membentuk suatu jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan penyeberangan.
44. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
45. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairkan tertentu.
46. Dewan Transportasi Kota adalah suatu organisasi yang menampung aspirasi masyarakat dan memberikan bahan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan Pemerintah Daerah dalam bidang transportasi.

BAB II KETERPADUAN ANTAR MODA TRANSPORTASI

Pasal 2

- (1) Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota ditetapkan berdasarkan kebutuhan transportasi mengacu kepada Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (2) Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota diwujudkan dalam Pola Transportasi Makro.
- (3) Pola Transportasi Makro ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

BAB III PRASARANA

Bagian Pertama Angkutan Jalan

Paragraf I Kelas Jalan

Pasal 3

- (1) Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan jalan dibagi dalam beberapa kelas.
- (2) Kelas jalan pada ruas jalan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (3) Kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib dibukukan pada buku jalan.

Paragraf 2
Terminal

Pasal 4

- (1) Terminal Angkutan Jalan terdiri dari:
 - a. Terminal penumpang;
 - b. Terminal barang.
- (2) Lokasi terminal penumpang dan terminal barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan b ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 5

- (1) Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib memasuki terminal sebagaimana yang tercantum dalam kartu pengawasannya.
- (2) Setiap mobil barang umum wajib bongkar muat barang di terminal barang atau di tempat-tempat yang telah ditentukan.
- (3) Pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, pengawasan dan penertiban terminal penumpang dan barang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Untuk pelaksanaan pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Dinas Perhubungan dapat bekerjasama dengan Pihak Ketiga.

Pasal 6

- (1) Setiap orang atau badan usaha yang melakukan kegiatan usaha di dalam terminal penumpang dan/atau terminal barang wajib mendapat izin tertulis dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Setiap orang dilarang:
 - a. menjajakan barang dagangan dengan cara mengasong atau melakukan usaha tertentu selain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dengan mengharapkan imbalan di dalam terminal penumpang dan terminal barang.
 - b. melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara karcis kendaraan umum.

Paragraf 3
Fasilitas Pemberhentian

Pasal 7

- (1) Di tempat-tempat tertentu pada jalur angkutan penumpang umum dalam trayek, dilengkapi dengan fasilitas pemberhentian berupa bangunan halte dan/atau rambu yang menyatakan tempat pemberhentian kendaraan umum.
- (2) Penempatan fasilitas pemberhentian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berada di sebelah kiri jalan kecuali ditentukan lain oleh Gubernur.
- (3) Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat pemberhentian berupa bangunan halte atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dinyatakan dengan rambu.
- (4) Untuk kendaraan umum tidak dalam trayek dapat menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (5) Dilarang memanfaatkan atau menggunakan tempat pemberhentian berupa bangunan halte untuk kegiatan selain kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang tanpa izin Gubernur.

Paragraf 4
Fasilitas Parkir

Pasal 8

- (1) Fasilitas parkir dapat diselenggarakan pada badan jalan dan di luar badan jalan.
- (2) Penggunaan badan jalan untuk fasilitas parkir hanya dapat dilakukan pada jalan kolektor dan/atau lokal dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungannya, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- (3) Penyelenggaraan fasilitas parkir pada badan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), hanya dapat diselenggarakan pada tempat-tempat yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (4) Penyelenggaraan fasilitas parkir umum di luar badan jalan dapat diselenggarakan oleh Badan Usaha atau perorangan.
- (5) Pengaturan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan perparkiran ditetapkan dengan Peraturan Daerah tersendiri.

Bagian Kedua
Angkutan Kereta Api

Paragraf 1
Lingkup Prasarana

Pasal 9

Prasarana kereta api meliputi:

- a. Jalur kereta api;
- b. Stasiun kereta api;
- c. Fasilitas operasional sarana kereta api.

Paragraf 2
Jalur Kereta Api

Pasal 10

- (1) Perencanaan dan pembangunan jaringan jalur kereta api ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan mempertimbangkan aspek-aspek sebagai berikut:
 - a. kebutuhan transportasi kota;
 - b. rencana tata ruang wilayah;
 - c. keterpaduan dengan jaringan jalur kereta api nasional;
 - d. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
 - e. keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya;
 - f. keselamatan dan kelancaran operasi kereta api:
- (2) Penyusunan, pengembangan, peninjauan dan/atau penyempurnaan terhadap rencana umum jaringan jalur kereta api nasional di Daerah harus mendapat rekomendasi dari Gubernur.

Pasal 11

- (1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilakukan setelah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan:
 - a. rencana umum jaringan jalur kereta api;
 - b. keamanan konstruksi jalan rel;
 - c. keselamatan dan kelancaran operasi kereta api;
 - d. persyaratan teknis bangunan dan keselamatan serta keamanan di perlintasan.

Pasal 12

- (1) Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah Daerah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api dan daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.
- (2) Jalan rel dapat berada di:
 - a. permukaan tanah;
 - b. bawah permukaan tanah; dan
 - c. atas permukaan tanah.
- (3) Konstruksi jalan rel sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat berupa rel tunggal maupun rel ganda.

Paragraf 3

Stasiun Kereta Api

Pasal 13

- (1) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, berfungsi untuk:
 - a. keperluan naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang;
 - b. keperluan operasi kereta api;
 - c. keperluan pergantian antar moda.
- (2) Stasiun kereta api wajib dilengkapi dengan fasilitas untuk:
 - a. naik turun penumpang;
 - b. bongkar muat barang;
 - c. operasi kereta api;
 - d. fasilitas umum lainnya.
- (3) Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus memenuhi persyaratan:
 - a. keselamatan, kenyamanan dan kemudahan untuk penumpang;
 - b. keselamatan dan kemudahan untuk bongkar muat barang;
 - c. keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

Pasal 14

Penetapan lokasi dan pembangunan stasiun kereta api harus memperhatikan:

- a. rencana tata ruang wilayah;
- b. rencana umum jaringan jalur kereta api nasional dan propinsi;
- c. kepentingan operasi kereta api.

- d. memperhatikan keterpaduan antar dan inter moda transportasi.

Pasal 15

- (1) Pada setiap stasiun kereta api ditetapkan daerah lingkungan kerja dengan batas-batas tertentu yang jelas.
- (2) Batas-batas daerah lingkungan kerja stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Keputusan Gubernur setelah mendapat pertimbangan dari pejabat yang berwenang di bidang pertanahan.

Pasal 16

Di stasiun kereta api dapat diselenggarakan kegiatan usaha penunjang, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Paragraf 4

Fasilitas Operasional

Pasal 17

Fasilitas operasional kereta api terdiri dari:

- a. peralatan persinyalan;
- b. instalasi listrik;
- c. peralatan telekomunikasi.

Pasal 18

- (1) Peralatan persinyalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf a berfungsi sebagai:
 - a. petunjuk;
 - b. pengontrol.
- (2) Peralatan persinyalan yang berfungsi sebagai petunjuk terdiri dari:
 - a. sinyal, yang berfungsi untuk menunjukkan kondisi operasi kereta api;
 - b. tanda, yang berfungsi untuk menunjukkan isyarat yang akan dilaksanakan oleh petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api;
 - c. marka, yang berfungsi untuk menunjukkan kondisi tertentu suatu tempat.
- (3) Peralatan persinyalan sebagai pengontrol berfungsi untuk mengontrol persinyalan.

Pasal 19

- (1) Instalasi listrik dipergunakan untuk menggerakkan kereta api bertenaga listrik, fungsinya persinyalan listrik dan peralatan telekomunikasi.
- (2) Instalasi listrik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
 - a. pencatu daya listrik;
 - b. peralatan transmisi.

Pasal 20

- (1) Peralatan telekomunikasi berfungsi untuk menunjang kegiatan penyampaian informasi dan/atau komunikasi bagi kepentingan operasi kereta api.
- (2) Informasi dan/atau kegiatan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus direkam pada alat perekam.

Bagian Ketiga
Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Paragraf 1
Pelabuhan

Pasal 21

- (1) Lokasi pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan memperhatikan kebutuhan transportasi yang ada.
- (2) Pelabuhan yang digunakan untuk angkutan sungai, danau dan penyeberangan harus memenuhi persyaratan teknis operasional sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan dilakukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), meliputi kegiatan:
 - a. pengadaan;
 - b. pengoperasian;
 - c. pemeliharaan;
 - d. pengendalian.
- (5) Pengadaan, pengoperasian dan pemeliharaan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan dapat dilakukan oleh pihak ketiga atas persetujuan Gubernur.

Paragraf 2
Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Pasal 22

- (1) Sarana bantu navigasi pelayaran terdiri dari peta pelayaran, lampu suar, rambu-rambu dan tanda-tanda lain baik yang dibangun maupun terbentuk secara alami.
- (2) Penyediaan, pengoperasian dan pemeliharaan sarana bantu navigasi pelayaran dilakukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IV
SARANA

Bagian Pertama
Angkutan Jalan

Paragraf 1
Kendaraan

Pasal 23

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.

- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan dirakit di dalam negeri atau diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Paragraf 2 Pengujian

Pasal 24

- (1) Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan uji berkala.
- (2) Pelaksanaan uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (3) Uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan atas permohonan yang bersangkutan dengan menunjukkan surat-surat sebagai keterangan kelengkapan kendaraan bermotor yang akan di uji sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Terhadap kendaraan bermotor yang telah dinyatakan lulus uji berkala, diberikan tanda bukti lulus uji berupa buku uji, tanda uji berkala dan tanda samping.
- (5) Masa berlaku uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selama 6 (enam) bulan.
- (6) Secara periodik, dilakukan kalibrasi peralatan uji kendaraan bermotor.
- (7) Persyaratan dan tata cara permohonan uji berkala ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 25

Tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor merupakan salah satu syarat untuk permohonan perpanjangan, perubahan maupun penggantian surat tanda nomor kendaraan bermotor dan tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor.

Pasal 26

- (1) Lokasi pengujian kendaraan bermotor ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Pengadaan lahan, pembangunan dan perawatan tempat pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (3) Pengadaan dan perawatan Alat Uji Kendaraan Bermotor dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Dalam pelaksanaan pengadaan, pembangunan dan perawatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan (3), Dinas Perhubungan dapat bekerjasama dengan pihak ketiga dengan persetujuan Gubernur.

Pasal 27

- (1) Kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor dan/atau dimodifikasi dalam jumlah tidak melebihi sepuluh unit untuk masing-masing tipe kendaraan wajib memiliki pengesahan rancang bangun dan rekayasa dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- (2) Setiap kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), kecuali mobil penumpang bukan umum dan sepeda motor wajib memperoleh surat keterangan hasil pemeriksaan mutu yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan.

- (3) Surat keterangan hasil pemeriksaan mutu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berlaku sebagai sertifikat registrasi uji tips.

Pasal 28

- (1) Permohonan uji berkala untuk yang pertama kali diajukan secara tertulis dan memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan yang berlaku.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan kepada pelaksana pengujian di wilayah pengujian yang bersangkutan

Pasal 29

- (1) Setiap orang dilarang melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara pengujian kendaraan bermotor kecuali dengan kuasa yang bersangkutan.
- (2) Setiap badan usaha dilarang melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara pengujian kendaraan bermotor tanpa izin Gubernur.
- (3) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2), akan diatur lebih lanjut dengan keputusan Gubernur.

Pasal 30

- (1) Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umur kendaraan angkutan umum.
- (2) Batas umur kendaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 31

- (1) Dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan bagi pengguna kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum ditetapkan prosentase penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor.
- (2) Penetapan dan penerapan prosentasi penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur

Pasal 32

- (1) Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Paragraf 3

Bengkel Umum dan Karoseri Kendaraan

Pasal 33

- (1) Setiap pengusaha bengkel umum untuk pengujian berkala dan/atau karoseri kendaraan bermotor wajib mendapat izin pengusaha dari Gubernur.
- (2) Untuk mendapatkan izin pengusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib mendapat rekomendasi teknis dari Dinas Perhubungan.

Paragraf 4

Penderekan oleh Pemerintah Daerah

Pasal 34

- (1) Kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan teknis dan berhenti dan/atau parkir pada tempat yang dilarang untuk berhenti dan/atau parkir dilakukan pemindahan kendaraan dengan cara menderek kendaraan ke tempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) Kendaraan bermotor yang berhenti atau parkir pada tempat yang dilarang dilakukan penguncian ban kendaraan dan setelah jangka waktu lima belas menit dilakukan pemindahan kendaraan ke tempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Dalam melakukan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud ayat (1), petugas berwenang harus bertanggung jawab atas kelengkapan dan keutuhan kendaraan beserta muatannya.
- (4) Kepada pengemudi/pemilik/penanggung jawab kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenakan retribusi:
 - a. menarik/menderek kendaraan bermotor;
 - b. penggunaan tempat penyimpanan kendaraan bermotor.
- (5) Besarnya retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a dan b, ditetapkan dalam Peraturan Daerah tersendiri.
- (6) Setelah dilakukan penderekan segera dilakukan pemberitahuan kepada pemilik kendaraan oleh Dinas Perhubungan dalam waktu 1 x 24 jam.
- (7) Setelah disampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada pemilik kendaraan dan kendaraan yang bersangkutan tidak diambil dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan, maka terhadap kendaraan tersebut akan diselesaikan menurut prosedur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Paragraf 5

Penderekan oleh Badan Hukum Indonesia

Pasal 35

- (1) Setiap pengusaha mobil derek wajib memiliki izin usaha dari Gubernur.
- (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Penderekan kendaraan bermotor dilakukan atas prakarsa pengemudi/pemilik/penanggung jawab kendaraan itu sendiri dengan atau tanpa bantuan Petugas yang berwenang dan dikenakan biaya menarik/menderek.
- (4) Besarnya biaya menarik/menderek kendaraan bermotor ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.
- (5) Setiap peregang izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi ketentuan perizinan.
- (6) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dicabut apabila pemegang izin tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (5).
- (7) Tata cara persyaratan untuk mendapatkan izin dan prosedur pencabutan izin usaha ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Bagian Kedua

Angkutan Kereta Api

Paragraf 1
Jenis Sarana

Pasal 36

- (1) Sarana kereta api berdasarkan fungsinya terdiri dari:
 - a. sarana penggerak;
 - b. sarana pengangkut penumpang atau barang;
 - c. sarana untuk keperluan khusus.
- (2) Sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus sesuai dengan spesifikasi prasarana kereta api yang berlaku.

Paragraf 2
Sarana Penggerak

Pasal 37

Sarana penggerak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) huruf a, harus memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan yang berlaku meliputi:

- a. rangka dasar dan badan;
- b. perangkat penggerak;
- c. peralatan keselamatan;
- d. alat perangkai;
- e. peralatan pengendali.

Paragraf 3
Sarana Pengangkut Penumpang atau Barang

Pasal 38

- (1) Sarana pengangkut penumpang atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) huruf b, harus memenuhi persyaratan teknis, meliputi:
 - a. rangka dasar dan badan;
 - b. perangkat penggerak;
 - c. peralatan keselamatan;
 - d. alat perangkai;
 - e. peralatan pengendali.
- (2) Selain persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sarana pengangkut penumpang atau barang harus juga memenuhi:
 - a. sarana pengangkut penumpang harus pula dilengkapi dengan pintu, jendela dan fasilitas pelayanan penumpang.
 - b. sarana pengangkut barang harus pula dilengkapi dengan fasilitas untuk memudahkan bongkar muat.
- (3) Dalam hal sarana pengangkut penumpang memiliki alat penggerak sendiri selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) huruf a, harus pula memenuhi persyaratan teknis sarana penggerak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37.

Pasal 39

Gubernur dalam hal ini Dinas Perhubungan mengembangkan rancang bangun dan rekayasa sarana dan prasarana kereta api.

Paragraf 4
Perawatan, Pemeriksaan dan Pengujian

Pasal 40

- (1) Perawatan sarana dan prasarana kereta api dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan dapat dilaksanakan oleh pihak ketiga dengan persetujuan Gubernur.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan sarana dan prasarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 41

- (1) Pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan.
- (2) Pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan persyaratan teknis.

Pasal 42

- (1) Pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api dilaksanakan untuk pertama kali sebelum dioperasikan dan selanjutnya secara berkala sekurang-kurangnya sekali dalam 1 (satu) tahun.
- (2) Sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang telah lulus pemeriksaan dan pengujian diberikan tanda lulus.
- (3) Pemeriksaan dan pengujian prasarana kereta api, khususnya untuk jalan rel termasuk jembatan dan terowongan, peralatan persinyalan, instalasi listrik dan peralatan telekomunikasi, dilakukan sekurang-kurangnya sekali dalam 1 (satu) tahun.

Bagian Ketiga
Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Paragraf 1
Jenis Sarana

Pasal 43

- (1) Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan dan diperuntukkan bagi angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
- (2) Penempatan dan pengoperasian kapal pada setiap lintas penyeberangan harus sesuai dengan spesifikasi teknis lintas dan fasilitas pelabuhan penyeberangan yang akan dilayani.
- (3) Kapal yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), tidak boleh beroperasi.

Pasal 44

Ketentuan tentang kecepatan maksimum kapal ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Paragraf 2
Pemeriksaan Kapal

Pasal 45

- (1) Untuk memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan kapal dan jaminan keselamatan pelayaran wajib dilakukan pemeriksaan kapal pada setiap pemberangkatan kapal.
- (2) Pemeriksaan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh petugas yang berwenang.

BAB V
PENGEMUDI ANGKUTAN JALAN

Pasal 46

- (1) Untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib membawa Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selama mengemudikan kendaraan.

Pasal 47

- (1) Setiap pengemudi kendaraan pribadi dalam mengemudikan kendaraan wajib:
 - a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
 - b. tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya;
 - c. mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya;
 - d. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi;
 - e. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum;
 - f. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda 2 atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.
- (2) Setiap pengemudi kendaraan umum yang bertugas dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan umum wajib:
 - a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
 - b. mematuhi ketentuan di bidang pelayanan dan keselamatan angkutan.
 - c. memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas.
 - d. memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan.
 - e. bertingkah laku sopan, ramah dan tidak merokok selama dalam kendaraan.
 - f. tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya.
 - g. mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - h. mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya.

- i. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, kartu izin usaha, kartu pengawasan izin trayek, kartu pengawasan izin operasi dalam hal dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor.
- j. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
- k. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi.

Pasal 48

- (1) Setiap penyelenggaraan sekolah mengemudi kendaraan bermotor wajib mendapat izin usaha dari Gubernur.
- (2) Untuk mendapatkan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus terlebih dahulu mendapat rekomendasi teknis dari Dinas Perhubungan.
- (3) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin usaha dan rekomendasi teknis sebagaimana dimaksud ayat (1) dan (2), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

BAB VI LALU UNTAS

Bagian Pertama Jalan

Paragraf 1 Manajemen Lalu Lintas

Pasal 49

- (1) Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan;
 - b. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan;
 - c. penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas;
 - d. penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya.
- (3) Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.
- (4) Kegiatan pengawasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3);
 - b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (5) Kegiatan pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3);

- b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3).

Pasal 50

- (1) Penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas terdiri dari:
 - a. Manajemen Kapasitas meliputi:
 - 1. perbaikan geometrik simpang;
 - 2. penataan parkir di tepi jalan;
 - 3. penetapan ATCS (Area Traffic Control System);
 - 4. pelebaran jalan;
 - 5. jalan bawah tanah (underway);
 - 6. simpang tidak sebidang (fly over atau under pass).
 - b. Manajemen Prioritas meliputi:
 - 1. jalur bus khusus (bus way);
 - 2. lajur khusus bus;
 - 3. jalur/lajur khusus sepeda motor;
 - 4. jalur/lajur khusus sepeda;
 - 5. prioritas di persimpangan;
 - 6. prioritas di persimpangan untuk angkutan umum;
 - 7. prioritas bagi kendaraan umum penumpang dan barang.
 - c. Manajemen Permintaan meliputi:
 - 1. penataan trayek;
 - 2. penataan lintas angkutan barang dan pembatasan lokasi bongkar muat barang;
 - 3. lajur pasang surut (contra flow);
 - 4. sistem satu arah;
 - 5. pembatasan lalu lintas: 3 in 1, sistem stiker, sistem ganjil genap, area licencing system, road pricing, penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD);
 - 6. penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu;
 - 7. pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan lisensing sistem untuk tiap kendaraan;
 - 8. kontrol terhadap penggunaan tata guna lahan.
 - 9. Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL)
- (2) Penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 51

- (1) Pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (3), yang bersifat perintah dan/atau larangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Perintah dan/atau larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- (3) Setiap pemakai jalan wajib mematuhi perintah atau larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Paragraf 2
Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 52

- (1) Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas di jalan, dilakukan rekayasa lalu lintas.
- (2) Rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
 - b. perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung.
- (3) Pemasangan dan penghapusan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung harus didukung dengan sistem informasi.
- (4) Pelaksanaan rekayasa lalu lintas ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 53

Setiap orang tanpa izin dari Kepala Dinas Perhubungan, dilarang:

- a. Membuat, memasang, memindahkan rambu-rambu, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas;
- b. Membuat atau memasang tanggul pengaman jalan dan pita penggaduh (speed trap);
- c. Membuat atau memasang pintu penutup jalan dan portal;
- d. Menutup terobosan atau putaran jalan;
- e. Membongkar jalur pemisah jalan, pulau-pulau lalu lintas dan sejenisnya;
- f. Membongkar, memotong, merusak/membuat tidak berfungsinya pagen pengaman jalan;
- g. Menggunakan bahu jalan dan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya;
- h. Mengubah fungsi jalan;
- i. Membuat dan/atau memasang yang menyerupai rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung;
- j. Membuat dan/atau memasang bangunan reklame yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dan pandangan pengemudi.

Paragraf 3

Tata Cara Berlalu Lintas

Pasal 54

- (1) Setiap pejalan kaki yang akan menyeberang di jalan wajib menyeberang pada sarana penyeberangan apabila jalan tersebut telah dilengkapi dengan sarana penyeberangan, dan apabila jalan tersebut tidak dilengkapi dengan sarana penyeberangan, pejalan kaki wajib menyeberang pada bagian jalan yang memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
- (2) Setiap pejalan kaki yang berjalan di jalan wajib berjalan di atas trotoar apabila jalan tersebut telah dilengkapi dengan trotoar, dan apabila jalan tersebut tidak dilengkapi dengan trotoar, pejalan kaki wajib menggunakan bagian jalan yang paling kiri.

Pasal 55

- (1) Pada lajur yang diperuntukkan khusus untuk kendaraan umum tertentu, dilarang digunakan kendaraan jenis lain kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu dan/atau marka jalan.
- (2) Setiap kendaraan dilarang berhenti atau parkir di badan jalan apabila pada tempat tersebut dilarang untuk berhenti dan/atau parkir yang dinyatakan dengan rambu-rambu dan/atau marka jalan.

Paragraf 4
Penggunaan Jalan

Pasal 56

- (1) Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi sebagai jalan dan/atau penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 57

- (1) Pada setiap jalan ditetapkan kecepatan minimum dan/atau maksimum kendaraan bermotor sesuai dengan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu.
- (2) Ketentuan mengenai kecepatan minimum dan/atau maksimum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Bagian Kedua
Kereta Api

Paragraf 1
Jaringan Pelayanan

Pasal 58

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api berfungsi sebagai salah satu pelayanan sistem angkutan kota.
- (2) Jaringan pelayanan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (3) Jaringan pelayanan angkutan kereta api ditetapkan dengan keputusan Gubernur
- (4) Penetapan jaringan pelayanan angkutan kereta api dengan kota lain di luar Daerah, dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama antar Daerah.

BAB VII
ANGKUTAN

Bagian Pertama
Angkutan Jalan

Paragraf 1
Jenis Angkutan Jalan

Pasal 59

Jenis angkutan jalan terdiri dari:

- a. angkutan orang;
- b. angkutan barang.

Pasal 60

- (1) Angkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan:
 - a. trayek tetap dan teratur.
 - b. tidak dalam trayek.
- (2) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, terdiri dari:
 - a. angkutan antar kota antar propinsi
 - b. angkutan kota
 - c. angkutan perbatasan
 - d. angkutan khusus
- (3) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, menggunakan mobil bus besar, mobil bus sedang dan mobil bus kecil.
- (4) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur berupa pelayanan angkutan kota diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. Trayek Utama:
 1. dilayani oleh bus besar;
 2. melalui jalan arteri;
 3. berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan;
 - b. Trayek Cabang:
 1. dilayani oleh bus besar dan bus sedang;
 2. melalui jalan kolektor;
 3. berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan;
 4. sebagai trayek penunjang/pengumpan terhadap trayek utama;
 - c. Trayek Ranting:
 1. dilayani oleh bus kecil;
 2. melalui jalan lokal;
 3. melayani kawasan pemukiman;
 4. sebagai trayek penunjang/pengumpan terhadap trayek cabang dan trayek utama.
 - d. Trayek Langsung:
 1. dilayani oleh bus besar dan bus sedang;
 2. melayani penumpang dari daerah pemukiman ke daerah pusat kegiatan.
- (5) Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, terdiri dari:
 - a. angkutan taksi;
 - b. angkutan sewa;
 - c. angkutan pariwisata;
 - d. angkutan lingkungan.

- (6) Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, menggunakan mobil bus besar, mobil bus sedang, mobil bus kecil dan mobil penumpang.
- (7) Ketentuan mengenai pelayanan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 61

- (1) Pengangkutan barang dapat dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus dengan ketentuan jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya.
- (2) Pengangkutan barang dengan menggunakan sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan:
 - a. mempunyai ruang muatan barang dengan lebar tidak melebihi stang pengemudi.
 - b. Tinggi ruang muatan tidak melebihi 900 milimeter dari atas tempat duduk pengemudi.
- (3) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan jaringan lintas angkutan barang dengan keputusan Gubernur.

Pasal 62

- (1) Setiap pengangkutan barang khusus seperti bahan berbahaya, beracun, barang curah, barang cair, bahan yang mudah terbakar, bahan peledak, barang yang memerlukan fasilitas pendingin dan pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup wajib menggunakan kendaraan khusus yang memenuhi persyaratan peruntukan sesuai jenis barang khusus yang diangkut dengan melalui rute yang ditetapkan.
- (2) Rute kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (3) Pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi persyaratan muatan dan pembongkaran untuk menjamin keselamatan barang yang diangkut dan pemakai jalan lain serta menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan peruntukan sesuai jenis barang yang diangkut.
- (4) Tata Cara pemuatan dan pembongkaran barang khusus ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Paragraf 2

Perizinan dan Rekomendasi

Pasal 63

- (1) Kegiatan usaha angkutan orang dan atau angkutan barang dengan kendaraan umum dapat dilakukan oleh:
 - a. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
 - b. Badan usaha milik swasta nasional;
 - c. Koperasi;
 - d. Perorangan Warga Negara Indonesia.
- (2) Usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
 - a. usaha angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur;
 - b. usaha angkutan orang tidak dalam trayek;
 - c. usaha angkutan barang.

Pasal 64

- (1) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2), wajib mendapat izin usaha angkutan dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya.
- (3) Pengusaha angkutan umum yang telah memperoleh izin trayek diwajibkan untuk mempekerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan merupakan pengemudi perusahaan bersangkutan.
- (4) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 65

- (1) Kepada pemilik izin usaha diberikan Kartu Izin Usaha untuk setiap kendaraan yang diusahakan.
- (2) Kartu izin Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Dalam rangka pengawasan dan pengendalian operasi kendaraan, dilakukan perpanjangan Kartu Izin Usaha setiap tahun.
- (4) Tata cara dan persyaratan perpanjangan Kartu Izin Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 66

- (1) Izin usaha angkutan dicabut apabila:
 - a. Perusahaan angkutan melanggar ketentuan
 - b. Perusahaan angkutan tidak melakukan kegiatan usaha angkutan.
- (2) Prosedur pencabutan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 67

- (1) Setiap kendaraan umum wajib diremajakan apabila kendaraan tersebut tidak laik jalan dan/atau telah melebihi umur kendaraan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Setiap peremajaan kendaraan umum wajib memenuhi tata cara dan persyaratan yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 68

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan kota dalam trayek, angkutan perbatasan dan angkutan khusus wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Untuk memperoleh izin trayek pemohon wajib menandatangani Surat Pernyataan Kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin trayek.
- (4) Permohonan izin trayek dapat berupa:
 - a. izin bagi permohonan baru;
 - b. Pembaharuan masa berlaku izin;
 - c. Perubahan izin, terdiri dari:

- 1) Penambahan trayek atau penambahan kendaraan.
 - 2) Perubahan trayek (dalam hal terjadi perubahan rute, perpanjangan dan perpendekan rute).
 - 3) Penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak.
 - 4) Pengalihan kepemilikan perusahaan.
 - 5) Penggantian kendaraan meliputi, peremajaan kendaraan, perubahan identitas kendaraan dan tukar lokasi operasi kendaraan.
- (5) Pemberian izin trayek didasarkan pada kebutuhan dan kualitas pelayanan.
- (6) Persyaratan dan tata cara mendapatkan izin trayek ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 69

- (1) Untuk mendapat izin trayek antar kota antar propinsi yang berasal dari dan bertujuan atau melintas wilayah propinsi wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk mendapatkan rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Kepala Dinas Perhubungan.

Pasal 70

- (1) Setiap pemilik izin trayek, diberikan Kartu Pengawasan Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (2) Setiap pemilik izin trayek yang melakukan perubahan izin trayek, wajib melakukan perubahan terhadap Kartu Pengawasan Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (3) Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan kecuali Kartu Pengawasan Kendaraan Antar Kota Antar Propinsi.
- (4) Pemberian Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan secara bersamaan dengan pemberian izin trayek yang bersangkutan.
- (5) Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang.
- (6) Perpanjangan Kartu Pengawasan Kendaraan Antar Kota Antar Propinsi wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (7) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan perpanjangan Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (5), ditetapkan dengan keputusan Gubernur

Pasal 71

Izin trayek dicabut apabila pemegang izin trayek tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 72

- (1) Izin insidentil merupakan izin yang dapat diberikan kepada perusahaan angkutan yang telah memiliki izin trayek untuk menggunakan kendaraan bermotor cadangannya menyimpang keluar dari izin trayek yang dimiliki.
- (2) Izin insidentil diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin insidentil hanya diberikan untuk satu kali perjalanan pergi pulang dan berlaku paling lama 14 (empat belas) hari serta tidak dapat diperpanjang.

- (4) Persyaratan dan tata cara permohonan izin insidentil ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 73

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek kecuali angkutan pariwisata, wajib memiliki izin operasi angkutan dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Untuk melakukan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek dengan jenis angkutan pariwisata, wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang didasarkan pada kualitas pelayanan.
- (4) Untuk memperoleh izin operasi pemohon wajib menandatangani surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin operasi.
- (5) Persyaratan dan tata cara untuk mendapatkan izin operasi dan rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), (2) dan (3) ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (6) Penentuan kebutuhan jumlah kendaraan dilaksanakan berdasarkan hasil survei lapangan, dengan pertimbangan:
 - a. Jumlah penduduk;
 - b. Potensi permintaan penumpang;
 - c. Potensi ekonomi wilayah;
 - d. Rencana tata ruang wilayah dan potensi kawasan;
 - e. Keterpaduan intra dan antar moda.
- (7) Untuk taksi yang melayani wilayah operasi lebih satu propinsi kecuali angkutan taksi yang melayani khusus untuk pelayanan ke dan dari Bandara di luar Propinsi DKI Jakarta, izin operasi angkutan taksi diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.

Pasal 74

- (1) Perusahaan angkutan taksi, angkutan sewa dan angkutan lingkungan yang telah mendapatkan izin operasi diberikan Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (2) Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Pemberian Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), dilakukan secara bersamaan dengan pemberian izin operasi yang bersangkutan.
- (4) Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang.
- (5) Tata cara dan persyaratan perpanjangan Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 75

- (1) Izin operasi dicabut apabila pemegang izin tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perizinan dan/atau tidak memperpanjang Kartu Pengawasan Kendaraan.
- (2) Prosedur dan tata cara pencabutan izin operasi berdasarkan keputusan Gubernur.

**Paragraf 3
Tarif**

Pasal 76

Tarif angkutan terdiri dari:

- a. tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek;
- b. tarif angkutan barang.

Pasal 77

- (1) Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek berupa taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan setelah mendapat persetujuan Gubernur.
- (2) Tarif taksi terdiri dari tarif awal, tarif dasar, tarif waktu dan tarif jarak yang ditunjukkan dalam argometer.

Pasal 78

- (1) Gubernur menetapkan besarnya tarif angkutan kota dan perbatasan kelas ekonomi berdasarkan usul Dewan Transportasi Kota dengan persetujuan DPRD.
- (2) Untuk tarif angkutan non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa setelah mendapat persetujuan Gubernur.
- (3) Tarif angkutan barang, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan ditentukan berdasarkan atas kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

Pasal 79

Setiap angkutan penumpang umum yang telah ditetapkan tarifnya wajib mematuhi tarif sesuai dengan yang telah ditetapkan.

**Bagian Kedua
Angkutan Kereta Api**

**Paragraf 1
Jenis Angkutan**

Pasal 80

- (1) Angkutan orang dengan kereta api hanya dapat dilakukan dengan kereta penumpang.
- (2) Dalam kondisi tertentu, badan usaha penyelenggara kereta api dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan sarana kereta api lainnya.
- (3) Pelayanan angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari pelayanan ekonomi dan non ekonomi.

Pasal 81

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong dan atau kereta bagasi.
- (2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
 - a. Barang umum;

- b. Barang khusus;
- c. Barang berbahaya.

Paragraf 2
Penyediaan dan Pengusahaan

Pasal 82

- (1) Penyediaan prasarana dan sarana kereta api termasuk pembangunan dan pengoperasian dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Penyediaan prasarana dan sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilaksanakan oleh pihak ketiga.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 83

- (1) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api dapat dilakukan oleh:
 - 1. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
 - 2. Badan usaha milik swasta;
 - 3. Koperasi.
- (2) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api wajib mendapat izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan:
 - a. kepentingan pelayanan umum;
 - b. keselamatan operasi kereta api;
 - c. keamanan dan ketertiban dalam pelayanan jasa;
 - d. kelangsungan pelayanan;
 - e. kenyamanan penumpang.

Paragraf 3
Penyelenggaraan

Pasal 84

- (1) Penyelenggaraan angkutan penumpang atau barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan kereta api yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

Paragraf 4
Pengelolaan Kereta Api Khusus

Pasal 85

- (1) Untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha di bidang tertentu, dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Pengelolaan kereta api khusus, dilakukan setelah mendapat izin dari Gubernur.

- (3) Pemegang izin kereta api khusus wajib melaporkan kegiatan operasional secara berkala setiap enam bulan sekali kepada Kepala Dinas Perhubungan.
- (4) Untuk kelancaran dan keselamatan operasional kereta api khusus, wajib dilakukan, pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana sekurang-kurangnya sekali dalam satu tahun.
- (5) Perawatan, pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.

Paragraf 5

Tarif

Pasal 86

Gubernur menetapkan struktur dan golongan tarif angkutan kereta api berdasarkan usulan Dewan Transportasi Kota dengan persetujuan DPRD.

Bagian Ketiga

Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

Paragraf 1

Jenis Angkutan

Pasal 87

- (1) Angkutan sungai, danau dan penyeberangan terdiri dari:
 - a. angkutan penumpang;
 - b. angkutan barang.
- (2) Angkutan penumpang dilayani dengan kapal motor.
- (3) Angkutan barang dilayani dengan:
 - a. kapal layar;
 - b. kapal layar motor;
 - c. kapal motor.

Paragraf 2

Pengusahaan

Pasal 88

- (1) Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat dilakukan oleh:
 - a. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
 - b. Badan usaha milik swasta;
 - c. Koperasi;
 - d. Perorangan Warga Negara Indonesia.
- (2) Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan wajib mendapat izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), terdiri dari:
 - a. Izin Usaha;
 - b. Izin Operasi.

- (4) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a, diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam izin yang bersangkutan.
- (5) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, diberikan untuk jangka waktu selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (6) Tata cara dan persyaratan permohonan izin usaha dan izin operasi angkutan sungai, danau dan penyeberangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 89

Perusahaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat memindahkan atau mengganti kapalnya sepanjang memenuhi persyaratan keselamatan dan spesifikasi teknis lintas dan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang bersangkutan dengan izin Kepala Dinas Perhubungan.

Pasal 90

Penambahan atau penempatan kapal angkutan penyeberangan, dilakukan berdasarkan hasil evaluasi yang dilaksanakan Dinas Perhubungan

Pasal 91

Dalam hal kurangnya jumlah dan kapasitas ruang kapal angkutan penyeberangan berbendera nasional, dalam jangka waktu tertentu dapat digunakan kapal berbendera asing yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 92

Gubernur menetapkan kapal yang beroperasi pada suatu lintas penyeberangan berdasarkan pertimbangan kondisi teknis dari lintas, pelabuhan dan kapal penyeberangan yang bersangkutan.

Pasal 93

Izin usaha angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan:

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara;
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup;
- c. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah;
- d. atas permintaan sendiri.

BAB VIII

FASILITAS UNTUK PENYANDANG CACAT DAN ATAU ORANG SAKIT

Pasal 94

- (1) Penderita cacat, manula dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, angkutan kereta api, angkutan sungai dan danau serta penyeberangan.
- (2) Pemerintah Daerah dan Badan Usaha Pengelola wajib menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat, manula dan/atau orang sakit pada prasarana dan sarana.
- (3) Penggunaan fasilitas pada prasarana dan sarana sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak dipungut tambahan biaya.

- (4) Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat, manula dan/atau orang sakit sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diatur dengan keputusan Gubernur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IX ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Pasal 95

- (1) Setiap pembangunan dan peningkatan kegiatan yang menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas serta yang dapat mempengaruhi kelancaran lalu lintas, wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.
- (2) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh konsultan transportasi yang berkompeten di bidangnya dan akan dievaluasi oleh tim yang dibentuk dengan keputusan Gubernur.
- (3) Hasil penilaian analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berbentuk rekomendasi diberikan kepada Gubernur melalui Kepala Dinas Perhubungan.

BAB X RETRIBUSI

Pasal 96

- (1) Terhadap pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dikenakan pungutan retribusi.
- (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
 - a. izin usaha angkutan jalan;
 - b. izin trayek angkutan jalan;
 - c. izin operasi angkutan jalan;
 - d. pengujian kendaraan bermotor;
 - e. pemeriksaan kelaiklautan kapal;
 - f. pemakaian terminal penumpang mobil bus;
 - g. pemakaian terminal mobil barang;
 - h. pemakaian fasilitas lainnya di terminal penumpang mobil bus;
 - i. pemakaian fasilitas terminal mobil barang;
 - j. pemakaian pangkalan taksi;
 - k. pemakaian fasilitas tempat untuk kendaraan antar jemput dalam areal terminal;
 - l. pemakaian pangkalan mobil barang;
 - m. pemakaian mobil derek;
 - n. pemakaian pool kendaraan;
 - o. pemakaian tempat pencucian kendaraan bermotor;
 - p. izin usaha prasarana dan sarana kereta api;
 - q. pemakaian fasilitas peron stasiun kereta api;
 - r. pemakaian fasilitas peron angkutan barang di stasiun kereta api;
 - s. izin pengoperasian prasarana dan sarana kereta api;
 - t. pemakaian fasilitas prasarana kereta api;
 - u. izin usaha angkutan sungai dan danau;

- v. izin operasi angkutan sungai dan danau;
 - w. jasa sandar di dermaga sungai dan danau;
 - x. jasa masuk pelabuhan sungai dan danau;
 - y. jasa penumpukan barang/hewan di pelabuhan sungai dan danau;
 - z. sewa tanah dan ruangan di pelabuhan sungai dan danau;
 - aa. izin usaha angkutan penyeberangan;
 - bb. izin operasi angkutan penyeberangan;
 - cc. jasa sandar di dermaga penyeberangan;
 - dd. jasa masuk pelabuhan penyeberangan;
 - ee. jasa penumpukan barang/hewan di pelabuhan penyeberangan;
 - ff. sewa tanah dan ruangan di pelabuhan penyeberangan.
- (3) Pengaturan retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dalam Peraturan Daerah tersendiri tentang Retribusi.

BAB XI

SISTEM INFORMASI DAN STATISTIK

Pasal 97

- (1) Untuk memudahkan penyampaian informasi kepada masyarakat dibuat suatu Sistem Informasi Pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan.
- (2) Data yang berasal dari sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibuat statistik oleh Dinas Perhubungan secara berkala.

BAB XII

DEWAN TRANSPORTASI KOTA

Pasal 98

- (1) Untuk menampung aspirasi masyarakat dan memberikan bahan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan Pemerintah Daerah dalam bidang transportasi dibentuk Dewan Transportasi Kota yang unsur anggotanya terdiri dari Perguruan Tinggi, Pakar Transportasi, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Pengusaha Angkutan, Lembaga Swadaya Masyarakat yang bergerak dibidang transportasi, awak angkutan dan masyarakat pengguna jasa transportasi.
- (2) Dewan Transportasi Kota merupakan lembaga yang berkedudukan di tingkat Propinsi.
- (3) Organisasi, Tata Kerja dan Keanggotaan Dewan Transportasi Kota ditetapkan dengan Keputusan Gubernur selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak diberlakukan Peraturan Daerah ini.
- (4) Masa bakti keanggotaan Dewan Transportasi Kota selama 2 (dua) tahun.

BAB XIII

PEMBINAAN

Pasal 99

- (1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dilakukan oleh Gubernur.
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:

- a. Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat, pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan;
 - b. Bimbingan perencanaan teknis;
 - c. Pemberdayaan masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan.
- (3) Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat atau pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.

Pasal 100

- (1) Untuk menjaga kualitas pelayanan angkutan dilakukan penilaian kinerja secara berkala setiap I (satu) tahun oleh Dinas Perhubungan.
- (2) Penilaian kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
 - b. jumlah kecelakaan yang terjadi;
 - c. pemenuhan pelayanan angkutan sesuai dengan izin operasi yang telah diberikan;
 - d. ketaatan terhadap peraturan tata cara berlalu lintas;
 - e. pemenuhan ketentuan hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan.

Pasal 101

Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dilakukan berdasarkan program kegiatan jangka panjang, menengah dan tahunan yang disusun oleh Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi terkait lainnya dan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

BAB XIV

PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Pasal 102

- (1) Untuk mengetahui perkembangan pelayanan angkutan orang di jalan secara periodik, dilakukan pemantauan dan pengawasan angkutan serta pendaftaran ulang angkutan.
- (2) Aspek-aspek yang dipertimbangkan dalam pemantauan dan pengawasan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. perkembangan sosial dan ekonomi;
 - b. hasil pengamatan dan peninjauan lapangan oleh aparat;
 - c. laporan dan masukan pengguna jasa;
 - d. laporan dan masukan pengusaha angkutan;
 - e. saran dan pendapat dari Dewan Transportasi Kota.

Pasal 103

- (1) Hasil pemantauan dan pengawasan angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102, digunakan sebagai bahan evaluasi trayek.
- (2) Evaluasi trayek dilakukan dalam rangka pengembangan atau perluasan trayek, penghapusan trayek, penggabungan trayek, peralihan trayek dan pemilihan moda angkutan.
- (3) Evaluasi trayek angkutan orang dilakukan secara, berkala oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diumumkan secara luas agar dapat diketahui oleh masyarakat.

Pasal 104

- (1) Pengawasan dan pengendalian terhadap lalu lintas dan angkutan dilakukan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Kegiatan pengawasan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari
 - a. melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan penyelenggaraan penanggulangan lalu lintas angkutan;
 - b. menata tempat-tempat yang telah ditetapkan sebagai sarana/tempat lalu lintas dan angkutan;
 - c. melakukan pengendalian atau penertiban terhadap kepatuhan masyarakat dalam melaksanakan ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.
- (3) Dalam melakukan penertiban sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi berwenang lainnya.

BAB XV KETENTUAN PIDANA

Pasal 105

- (1) Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 7 ayat (3) dan ayat (5); Pasal 14; Pasal 23 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 24 ayat (1); Pasal 27 ayat (2); Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30; Pasal 31; Pasal 33 ayat (1); Pasal 35 ayat (1); Pasal 36 ayat (2); Pasal 37; Pasal 38; Pasal 45 ayat (1); ; Pasal 48 ayat (1); Pasal 53; Pasal 55 ayat (2); Pasal 56 ayat (1); Pasal 62 ayat (1); Pasal 64 ayat (1) dan ayat (3); Pasal 65 ayat (3); Pasal 67 ayat (1); Pasal 68 ayat (1); Pasal 69 Ayat (1); Pasal 70 ayat (2) dan ayat (5); Pasal 73 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3); Pasal 74 ayat (4); Pasal 79; Pasal a3 ayat (2); Pasal 84 ayat (1); Pasal 85 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 88 ayat (2), ayat (4) dan ayat (5); dikenakan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 5.000.000,00 (lima juta rupiah).
- (2) Terhadap pelanggaran sebagaimana pada ayat (1), dapat dibebankan biaya pelaksanaan penegakan hukum.
- (3) Gubernur menetapkan pelaksanaan dan besarnya biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (4) Selain dikenakan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pelanggaran terhadap Ketentuan pada Pasal 23 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 24 ayat (1), Pasal 55 ayat (2), Pasal 64 ayat (1), Pasal 68 ayat (1) Pasal 73 ayat (1) dapat dikenakan penundaan pengoperasian kendaraan.

Pasal 106

Terhadap perbuatan yang dapat diklasifikasikan sebagai tindak pidana yang diatur dalam suatu ketentuan peraturan perundang-undangan, diancam pidana sebagaimana ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB XVI PENYIDIKAN

Pasal 107

- (1) Selain pejabat penyidik umum yang bertugas menyidik tindak pidana, penyidikan atas tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini dilakukan juga oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Daerah yang pengangkatannya ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Dalam melaksanakan tugasnya, para pejabat penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
 - a. menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. melakukan tindakan pertama pada saat itu di tempat kejadian dan melakukan pemeriksaan;
 - c. menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. melakukan penyitaan benda dan atau surat;
 - e. mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
 - f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
 - h. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
 - i. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
 - j. menghentikan penyidikan setelah mendapat petunjuk bahwa tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya memberitahukan hal tersebut kepada Penuntut Umum, tersangka atau keluarganya;
 - k. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.

BAB XVII KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 108

- (1) Izin Usaha, Izin Pengusahaan dan Izin Operasi lainnya yang diberikan berdasarkan ketentuan yang lama masih tetap berlaku sampai jangka waktu izin berakhir.
- (2) Izin Usaha, Izin Trayek dan Izin Operasi lainnya yang diberikan berdasarkan ketentuan yang lama masih tetap berlaku sampai jangka waktu izin berakhir.

BAB XVIII KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 109

- (1) Lembaga pengelolaan angkutan umum akan ditetapkan dengan Peraturan Daerah tersendiri.
- (2) Sambil menunggu Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pelaksanaan pengelolaan angkutan umum ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

BAB XIX KETENTUAN PENUTUP

Pasal 110

Hal-hal yang merupakan pelaksanaan Peraturan Daerah ini ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

Pasal 111

Dengan berlakunya Peraturan Daerah ini maka Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 9 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dinyatakan tidak berlaku lagi.

Pasal 112

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan Di Jakarta,
Pada Tanggal 3 November 2003
GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,
Ttd.
SUTIYOSO

Diundangkan Di Jakarta,
Pada Tanggal 13 November 2003
SEKRETARIS DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,
Ttd.
H. RITOLA TASMAYA
NIP 140091657

LEMBARAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TAHUN 2003
NOMOR 87

PENJELASAN
PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
NOMOR 12 TAHUN 2003
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA
PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

I. PENJELASAN UMUM

Peraturan Daerah ini mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang merupakan penjabaran lebih lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom. Pengaturan ini dimaksudkan untuk menunjang kelancaran pelaksanaan tugas aparat di Daerah.

Perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan yang semakin meningkat di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta disebabkan antara lain karena semakin majunya teknologi khususnya di bidang angkutan jalan, angkutan kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan. Selain itu penambahan ruas jalan yang tidak seimbang dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor menyebabkan bertambah kompleksnya permasalahan lalu lintas di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Oleh karena itu dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999), Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta menetapkan langkah-langkah utama yang perlu diambil dalam rangka pengembangan sistem prasarana transportasi di wilayah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Prasarana sistem transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lalu lintas lokal, regional, nasional dan internasional dengan pengembangannya sebagai berikut:

1. Mengembangkan sistem jaringan dan kapasitas angkutan kereta api melalui pengembangan kereta api layang, pada permukaan maupun jaringan kereta api bawah tanah.
2. Mengembangkan sistem angkutan jalan melalui pengembangan jaringan jalan sesuai dengan fungsi dan hirarkhi jalan serta terminal bis antar kota dan terminal bis dalam kota.
3. Menata pelayanan angkutan umum yang disesuaikan dengan hirarkhi jalan.
4. Melaksanakan penerapan manajemen lalu lintas, termasuk di dalamnya sistem satu arah, pengaturan dengan lampu lalu lintas, dan kebijakan pembatasan lalu lintas pada daerah tertentu. Secara bertahap lintasan operasi sarana angkutan umum akan diatur sebagai berikut:
 - a. Angkutan bus besar hanya pada jalan arteri.
 - b. Angkutan bus sedang hanya pada jalan kolektor.
 - c. Angkutan bus kecil hanya pada jalan local.
5. Kebijakan pembatasan lalu lintas tidak hanya dimaksudkan untuk mendorong para pemakai angkutan pribadi beralih ke angkutan umum tetapi juga untuk mengarahkan agar dapat disediakan sistem angkutan umum yang memadai. Cara-cara yang akan diterapkan dalam rangka pembatasan lalu lintas pribadi sangat tergantung pada kondisi dan situasi yang tepat yang antara lain dapat dilakukan melalui pengaturan perpajakan, diberlakukannya perpajakan dan biaya izin tahunan yang lebih tinggi maupun diberlakukannya "Area Licensing System".

6. Membangun gedung-gedung dan/atau taman parkir pada pusat-pusat kegiatan untuk menghilangkan parkir pada badan jalan secara bertahap.
7. Mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.
8. Lokasi terminal angkutan barang dengan fasilitasnya dan pangkalan truk diarahkan pada kawasan pelabuhan dan industri/pergudangan serta lokasi yang ditetapkan pada jaringan jalan arteri primer.
9. Mengembangkan pelabuhan laut dan dermaga penyeberangan antara lain sebagai berikut; kegiatan ekspor/impor, angkutan penumpang dan barang di Tanjung Priok dan Kali Baru, perikanan samudera di Muara Baru, perikanan nusantara di Muara Angke, tradisional dan pelayaran rakyat di Sunda Kelapa, serta pelabuhan penyeberangan dari dan ke Kepulauan Seribu di Muara Angke dan pelabuhan/dermaga khusus wisata ke Kepulauan Seribu di Marina Ancol. Pengembangan pelabuhan-pelabuhan ini secara terintegrasi dengan pengembangan jaringan angkutan kereta api dan jaringan angkutan jalan.

II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup Jelas

Pasal 2

Yang dimaksud dengan moda transportasi adalah alat angkut yang terdiri dari:

1. Angkutan Darat:
 - a. Angkutan jalan.
 - b. Angkutan kereta api.
 - c. Angkutan sungai, danau serta penyeberangan.
2. Angkutan Laut.
3. Angkutan Udara.

ayat (1)

Rencana umum jaringan transportasi kota adalah:

- a. Simpul berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara;
- b. Ruang kegiatan berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata, dan sebagainya.
- c. Ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan,

ayat (2)

Yang dimaksud dengan pola transportasi makro adalah pedoman bagi pengembangan transportasi secara menyeluruh.

ayat (3)

Cukup Jelas

Pasal 3

ayat (1)

Kelas jalan terdiri dari:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak

melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton.

- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton.
- c. Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- d. Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- e. Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Yang dimaksud dengan Buku jalan adalah kumpulan data dan informasi mengenai jalan, kelas jalan, dan penggunaan jalan.

Pasal 4

ayat (1)

Huruf a

Terminal Penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Huruf b

Terminal Barang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

ayat (2)

Cukup Jelas

Pasal 5

ayat (1)

Kartu pengawasan adalah kartu yang berisikan identitas kendaraan dan memuat asal tujuan kendaraan.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan dapat dikerjasamakan dengan Pihak Ketiga setelah mendapat persetujuan dari Gubernur.

Pasal 6

ayat (1)

Kegiatan usaha di dalam terminal penumpang dan/atau terminal barang antara lain kios (rumah makan, wartel, warung, dan lain-lain), mandi cuci kakus (MCK), loket, dan lain-lain.

ayat (2)

Cukup Jelas

Pasal 7

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Pemanfaatan halte selain kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang hanya dapat dilakukan untuk yang ada hubungannya dengan kegiatan angkutan, antara lain: penjualan karcis bus kota, penempatan pengontrol karcis penumpang (barrier gate).

Pasal 8

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Cukup Jelas

Pasal 9

huruf a

Jalur kereta api merupakan bagian dari jaringan jalur kereta api.

huruf b

Stasiun kereta api merupakan tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik/dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.

huruf c

fasilitas operasional sarana kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.

Pasal 10

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

Pasal 11

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Standar konstruksi jalan rel mengacu kepada standar yang dikeluarkan oleh Jepang dan Eropa.

Huruf c

Cukup Jelas

Huruf d

Cukup Jelas

Pasal 12

ayat (1)

Di dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan:

- a. Daerah manfaat jalan kereta api meliputi jalan rel beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk konstruksi jalan rel;
- b. Daerah milik jalan kereta api terdiri dari daerah manfaat jalan kereta api beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel;
- c. Daerah pengawasan jalan kereta api terdiri dari daerah milik jalan kereta api beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya untuk pengamanan dan kelancaran operasional kereta api.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

Pasal 13

ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Yang dimaksud dengan keperluan operasi kereta api adalah untuk bersilang, bersusulan, menyusun formasi kereta api, menukar sarana penggerak dan awak kereta api.

Huruf c

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas
ayat (3)
Cukup Jelas

Pasal 14

Cukup Jelas

Pasal 15

Cukup Jelas

Pasal 16

Yang dimaksud dengan usaha penunjang adalah berupa: usaha pertokoan, rumah makan, perkantoran dan lain-lain

Pasal 17

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Cukup Jelas

Huruf c

Peralatan telekomunikasi terdiri dari perangkat keras dan perangkat lunak yang dipergunakan sebagai fasilitas operasional kereta api sebagai alat komunikasi petugas stasiun.

Pasal 18

ayat (1)

Peralatan persinyalan harus memenuhi persyaratan:

- a. mempunyai tingkat keamanan tinggi yaitu tetap aman walaupun ada kerusakan pada salah satu unit;
- b. berkeandalan tinggi dan didukung dengan peralatan cadangan;
- c. khusus untuk peralatan persinyalan yang digerakkan dengan tenaga listrik:
 1. tidak saling mengganggu dengan peralatan listrik lainnya baik di jalur dan/atau stasiun maupun di sarana kereta api propinsi.
Yang dimaksud dengan tidak saling mengganggu yaitu apabila peralatan persinyalan yang digerakkan dengan tenaga listrik tidak terinduksi dengan peralatan listrik lain dan dapat membatasi kerusakan akibat adanya pengaruh petir.
 2. mempunyai alat pendeteksi kesalahan/kegagalan.

huruf a

Peralatan persinyalan yang berfungsi sebagai petunjuk adalah suatu alat atau isyarat dalam bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan alat tertentu.

huruf b

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

Pasal 19

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

huruf a

Pencatu daya listrik harus disertai dengan peralatan cadangan yaitu suatu peralatan yang terdapat pada pencatu daya yang dapat berfungsi untuk menerima dari sumber listrik lain. Pencatu daya listrik harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagalistrikan.

huruf b

Peralatan transmisi untuk menggerakkan sarana kereta api propinsi harus ditempatkan pada lokasi atau posisi tertentu sehingga tidak mengganggu atau membahayakan operasi kereta api dan lingkungan. Peralatan transmisi harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagalistrikan.

Pasal 20

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

Pasal 21

Cukup Jelas

Pasal 22

Cukup Jelas

Pasal 23

ayat (1)

Cukup Jelas

Pasal 24

ayat (1)

Jenis kendaraan khusus adalah mobil tanki pengangkut bahan berbahaya dan beracun, mobil pemadam kebakaran, mobil ambulance, Mobil Jenasah, Forklift yang berlalu lintas di jalan, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan uji, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan kerjai, kendaraan bermotor yang masih dalam tahap penelitian, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan untuk keperluan penelitian, kendaraan bermotor untuk menjajakan dagangan, kendaraan mobil derek, studio televisi mobil, pompa air mobil, kendaraan pengangkut alat-alat berat, kereta gandengan dan kendaraan penarik/traktor.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Dinas Perhubungan secara proaktif menghubungi secara tertulis pemilik kendaraan yang masa berlaku ujinya akan berakhir.

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Cukup Jelas

ayat (6)

Cukup Jelas

ayat (7)

Cukup Jelas

Cukup Jelas

Pasal 25

Cukup Jelas

Pasal 26

Cukup Jelas

Pasal 27

Cukup Jelas

Pasal 28

Cukup Jelas

Pasal 29

Cukup Jelas

Pasal 30

Cukup Jelas

Pasal 31

Pasal 32

ayat (1)

Kendaraan tidak bermotor terdiri dari:

- a. sepeda;
- b. kereta yang ditarik hewan;
- c. kereta dorong atau tarik.

ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 33

Cukup Jelas

Pasal 34

ayat (1)

Tempat yang dilarang untuk berhenti dan/atau parkir dimaksud adalah yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku seperti di tikungan jalan, di persimpangan, pada tempat yang dilarang parkir dan berhenti yang dinyatakan dengan rambu dan/atau marka jalan, jalan-jalan yang lebar jalannya tidak memungkinkan untuk parkir dan/atau berhenti, jalan-jalan dengan kapasitas jalan cukup tinggi ($V/C \text{ ratio} > 0,8$).

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

ayat (7)

Cukup jelas

Pasal 35

Cukup jelas

Pasal 36

ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan sarana penggerak adalah kendaraan swagerak dan/atau lokomotif yang bergerak di jalan rel dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta dan/atau gerbong dan/atau sarana kereta api lainnya.

Huruf b

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut untuk penumpang disebut kereta, sedangkan sarana pengangkut untuk barang disebut gerbong.

Huruf c

Yang dimaksud dengan sarana untuk keperluan khusus adalah sarana yang diperlukan untuk keperluan dan/atau digunakan untuk keperluan inspeksi, perawatan, pembangunan dan pertolongan.

ayat (2)

Yang dimaksud dengan spesifikasi prasarana kereta api yaitu:

- a. Jalur kereta api;
- b. Stasiun kereta api;
- c. Fasilitas operasional sarana kereta api.

Pasal 37

Cukup jelas

Pasal 38

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Termasuk dalam pengertian pintu dan jendela dalam ketentuan ini adalah pintu dan jendela yang berfungsi dalam keadaan darurat. Sedangkan yang dimaksud dengan fasilitas pelayanan penumpang misalnya tangga naik turun penumpang,

huruf b

Cukup jelas

ayat (3)

Yang dimaksud alat penggerak dalam ketentuan ini apabila dengan listrik disebut Kereta Re[Listrik (KRL), sedangkan apabila dengan Diesel disebut Kereta Rel Diesel (KRD).

Pasal 39

Cukup jelas

Pasal 40

ayat (1)

Yang dimaksud dengan perawatan sarana dan prasarana kereta api dalam ketentuan ini adalah perawatan atau perbaikan yang dilakukan baik secara rutin dan/atau berkala. Perawatan sarana dan prasarana kereta api dilakukan untuk mempertahankan sarana dan prasarana tetap laik operasi sesuai persyaratan teknis perawatan yang berlaku dengan memperhatikan keselamatan dan kebutuhan operasional serta kelestarian lingkungan.

ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 41

Cukup jelas

Pasal 42

ayat (1)

Pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api dilaksanakan dalam rangka menjamin keandalan, keselamatan dan keamanan sarana kereta api serta kelestarian lingkungan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Pemeriksaan dan pengujian prasarana kereta api dilaksanakan dalam rangka menjamin keandalan, keselamatan dan keamanan prasarana kereta api serta kelestarian lingkungan.

Pasal 43

Cukup jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

Pasal 46

Cukup jelas

Pasal 47

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Cukup jelas

huruf g

Ketentuan waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi adalah:

1. Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum adalah 8 jam satu hari.
2. Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya 1/2 jam.
3. Dalam hal-hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 jam sehari, tetapi tidak boleh lebih dari 12 jam sehari termasuk istirahat 1 jam.
4. Penyimpangan waktu kerja tidak berlaku bagi pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota.

huruf h

Cukup jelas

huruf l

Cukup jelas

huruf j

Cukup jelas

huruf k

Cukup jelas

Pasal 48

Cukup jelas

Pasal 49

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan.

huruf b

penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan dengan memperhatikan:

1. rencana tata ruang wilayah (RTRW).
2. rencana umum jaringan transportasi jalan.
3. peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan.
4. kelas jalan
5. karakteristik lalu-lintas
6. aspek lingkungan
7. aspek sosial dan ekonomi.

huruf c

Cukup jelas

huruf d

penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya yang meliputi:

1. penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan.
2. usulan aturan-aturan lalu-lintas yang akan ditetapkan.
3. usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan.
4. usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 50

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Penerapan manajemen lalu lintas yang memerlukan penetapan Gubernur seperti lajur khusus bus (LKB), jalan bus khusus (bus way), jalur/lajur khusus sepeda motor, jalur/lajur khusus sepeda, penataan trayek, penataan lintas angkutan barang dan pembatasan lokasi bongkar muat barang, lajur pasang surut (contra flow), sistem satu arah kawasan, pembatasan lalu lintas: 3 in 1, sistem sticker, sistem ganjil genap, area /icencing sistem, road pricing, penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD), penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu, kawasan tertib lalu lintas (KTL); pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan sistem lisensi untuk tiap kendaraan.

Pasal 51

Cukup jelas

Pasal 52

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

1. Rambu elektronik, papan informasi elektronik merupakan bagian dari rambu lalu lintas.
2. Alat pemberi isyarat lalu-lintas terdiri dari lampu lalu lintas dan lampu penyeberangan.
3. Alat pengendali lalu lintas terdiri dari alat pembatas kecepatan, alat pembatas tinggi dan lebar. Selain dengan rambu alat pembatas kecepatan dapat berupa pita pengaduh (speed trap), peninggian bagian jalan dan badan jalan yang berbentuk Zigzag (traffic calming) khususnya pada kawasan pemukiman. Alat pembatas tinggi dan lebar dapat dilakukan dengan portal, patok jalan, drum dan lain-lain.
4. Alat pengaman lalu-lintas terdiri dari pagar pengaman (guardrail), cermin lalu lintas, delineator, pulau-pulau lalu lintas, pita pengaduh.
5. Fasilitas pendukung lalu-lintas terdiri dari jembatan penyeberangan orang, tempat pemberhentian (halte), fasilitas parkir, terminal dan pejalan kaki. Tempat pemberhentian dapat berupa bangunan fisik (halte) dan berupa rambu.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi terkait.

Pasal 53

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Pintu penutup jalan dapat berupa portal, patok, tiang dan lain-lain.

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Cukup jelas

huruf g

Cukup jelas

huruf h

Yang dimaksud mengubah fungsi jalan adalah mengubah fungsi jalan secara permanen seperti jalan dirubah menjadi tempat berdagang, perumahan dan lain sebagainya.

huruf i

Cukup jelas

huruf j

Cukup jelas

Pasal 54

ayat (1)

Sarana penyeberangan dapat berupa zebra cross, lampu penyeberangan (pelican crossing), dan jembatan penyeberangan.

ayat (2)

Orang yang menggiring/menunggang hewan dan membawa kereta dorong wajib menggunakan lajur paling kiri dari jalur jalan.

Pasal 55

Cukup jelas

Pasal 56

ayat (1)

Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi jalan sebagai lalu lintas umum antara lain: pesta di sebagian dan/atau seluruh ruas jalan, untuk kepentingan pribadi atau kelompok.

ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 57

Cukup jelas

Pasal 58

Cukup jelas

Pasal 59

huruf a

Angkutan orang adalah pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, dan kendaraan khusus.

huruf b

Angkutan barang adalah pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan barang dapat dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus dengan ketentuan jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya.

Pasal 60

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Angkutan Antar Kota Antar Propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten, Kota yang melalui lebih dari satu daerah propinsi dengan mempergunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

1. Angkutan khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, pemukiman dan simpul yang berbeda.
2. Angkutan khusus dalam trayek terdiri dari: angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan pemukiman, dan angkutan pemadu moda:
 - a) Pelayanan angkutan antar jemput dilaksanakan dalam trayek dengan asal dan tujuan perjalanan tetap atau sebaliknya.
 - b) Pelayanan angkutan karyawan dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu tujuan sentra kerja dengan beberapa titik asal penumpang.
 - c) Pelayanan angkutan pemukiman dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu kawasan pemukiman dengan beberapa titik tujuan penumpang.
 - d) Pelayanan angkutan pemadu moda dilaksanakan untuk melayani penumpang dari dan / atau ke terminal, stasiun kereta api, pelabuhan dan bandar udara kecuali dari terminal ke terminal.

Ayat (3)

- a. Bus besar adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas lebih dari 28 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 meter.
- b. Bus sedang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 16 s/d 28 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 6,5 meter sampai dengan 9 meter.
- c. Bus kecil adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 9 s/d 16 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 4 meter sampai dengan 6,5 meter.

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

huruf a

Angkutan taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus serta dilengkapi dengan argometer, yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.

huruf b

Angkutan sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas.

huruf c

Angkutan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

huruf d

Cukup jelas

ayat (6)

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang tidak lebih dari 4 meter.

ayat (7)

Cukup jelas

Pasal 61

Cukup jelas

Pasal 62

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Kendaraan khusus yang digunakan untuk mengangkut barang berbahaya, beracun, mudah terbakar, bahan peledak (seperti radioaktif), diberikan tanda khusus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 63

Cukup jelas

Pasal 64

Cukup jelas

Pasal 65

ayat (1)

Kartu Izin Usaha merupakan turunan dari izin usaha yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan yang didalamnya memuat:

- a. Nomor Surat Keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.

- e. Tanda Nomor Kendaraan.
- f. Nomor Uji.
- g. Merek kendaraan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 66

Cukup Jelas

Pasal 67

Cukup jelas

Pasal 68

Cukup jelas

Pasal 69

Cukup jelas

Pasal 70

ayat (1)

Kartu Pengawasan Kendaraan merupakan turunan dari izin trayek kendaraan yang bersangkutan dan merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan, didalamnya memuat:

- a. Nomor surat keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.
- e. Trayek yang dilayani.
- f. Tanda Nomor Kendaraan.
- g. Nomor Uji.
- h. Daya angkut orang.
- i. Daya angkut bagasi.
- j. Kode trayek yang dilayani.
- k. Jenis dan sifat layanan.
- l. Jadwal perjalanan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

ayat (7)

Cukup jelas

Pasal 71

Proses pencabutan izin trayek:

- a. Izin trayek dicabut apabila:
 1. Tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin trayek.
 2. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
 3. Tidak melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan.
 4. Tidak meminta pengesahan dan pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan.
 5. Tidak melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan.
 6. Tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan.
 7. Melakukan pengangkutan melebihi daya angkut.
 8. Pihak-pihak atau yang namanya ditetapkan untuk bertindak atas nama perusahaan melakukan pelanggaran operasional yang berkaitan dengan pengusahaan angkutan.
 9. Tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi.
 10. Mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.
- b. Pencabutan izin trayek sebagaimana dimaksud huruf a dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- c. Apabila peringatan sebagaimana dimaksud huruf b tidak diindahkan dilanjutkan dengan pembekuan izin trayek untuk jangka waktu satu bulan.
- d. Jika pembekuan izin trayek sebagaimana dimaksud huruf c habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan izin trayek dicabut.
- e. Izin trayek dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin dalam hal perusahaan yang bersangkutan:
 1. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara.
 2. Memperoleh izin trayek dengan cara tidak sah.

Pasal 72

ayat (1)

Izin insidentil dapat diberikan untuk kepentingan:

- a. menambah kekurangan angkutan pada waktu keadaan tertentu seperti: angkutan pada hari-hari besar keagamaan, angkutan liburan sekolah, dan angkutan transmigrasi.
- b. keadaan darurat tertentu seperti bencana alam dan lain-lain.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas
ayat (4)
Cukup jelas

Pasal 73

Cukup jelas

Pasal 74

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Kartu Pengawasan izin operasi kendaraan merupakan turunan dari izin operasi kendaraan yang bersangkutan dan merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan, didalamnya memuat:

- a. Nomor surat keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.
- e. Tanda Nomor Kendaraan.
- f. Nomor Uji.
- g. Daya angkut orang.
- h. Daya angkut bagasi.

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 75

Cukup jelas

Pasal 76

Cukup jelas

Pasal 77

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Tarif awal adalah angka awal yang tertera pada argometer taksi setelah argometer taksi dihidupkan pada permulaan penyewaan, yang menunjukkan biaya permulaan/dasar sebagai biaya minimum yang tidak berubah untuk jangka waktu atau jarak tertentu.

Tarif dasar adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar jarak selanjutnya yang ditempuh.

Tarif jarak adalah besarnya tarif yang tertera dalam argometer yang harus dibayar oleh penumpang, yang didasarkan atas tarif awal ditambah tarif jarak dan/atau tarif waktu.

Tarif waktu adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar penggunaan waktu, misalnya dalam hal taksi menunggu atau dalam kondisi lalu lintas macet.

Pasal 78

Cukup jelas

Pasal 79

Cukup jelas

Pasal 80

Cukup jelas

Pasal 81

Cukup jelas

Pasal 82

Cukup jelas

Pasal 83

Cukup jelas

Pasal 84

ayat (1)

Syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan usaha penyelenggara angkutan penumpang dan angkutan barang kereta api yang antara lain memuat hal-hal sebagai berikut:

- a. Hak pengguna jasa untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati misalnya pemegang karcis tertentu akan memperoleh tingkat pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya. Kewajiban pengguna jasa untuk membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.
- b. Kewajiban badan usaha penyelenggara kereta api untuk mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang.
- c. Demikian pula kewajiban badan usaha penyelenggara kereta api untuk membayar ganti rugi sesuai syarat-syarat umum yang telah disepakati, kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian sebagai akibat dan kelalaian badan usaha penyelenggara.
- d. Memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan usaha penyelenggara kereta api kepada pengguna jasa, selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan usaha penyelenggara.

Apabila calon pengguna jasa yang telah membeli karcis atau surat angkutan barang, kemudian membatalkan perjalanannya atau pengiriman barangnya maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam syarat-syarat umum angkutan.

ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 85

ayat (1)

Yang dimaksud bidang tertentu, meliputi:

- a. industri;
- b. pertanian;
- c. pertambangan;
- d. kepariwisataan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 86

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif kereta api, Pemerintah Daerah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan usaha penyelenggara kereta api. Pemerintah Daerah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tarif tersebut, badan usaha penyelenggara kereta api menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan usaha penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan kereta api.

Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang. Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif kereta api berjadwal dan kereta api tidak berjadwal. Golongan tarif angkutan penumpang kereta api berjadwal terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi. Tarif pelayanan ekonomi adalah tarif pelayanan angkutan kereta api yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Tarif pelayanan non ekonomi adalah tarif pelayanan angkutan kereta api yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara kereta api dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan kereta api. Struktur tarif pelayanan ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak. Struktur tarif pelayanan non ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan biaya perpenumpang perkilometer. Penetapan tarif dasar untuk pelayanan ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat. Tarif jarak adalah besaran tarif yang didasarkan atas perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh. Penetapan tarif dasar untuk pelayanan non ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kelangsungan dan pengembangan usaha angkutan dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan, Tarif pelayanan tambahan adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan biaya perpenumpang perkilometer sesuai dengan fasilitas dan tingkat pelayanan yang diberikan. Tarif jarak adalah besaran tarif yang didasarkan atas penjumlahan tarif dasar ditambah tarif pelayanan tambahan dikalikan jarak tempuh.

Pasal 87

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

huruf a

Kapal layar adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan angin.

huruf b

Kapal layar motor adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan angin dan bantuan motor.

huruf c

Kapal motor adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan motor.

Pasal 88

ayat (1)

Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat juga dilakukan oleh Badan Usaha milik swasta asing sepanjang tidak mengganggu keberadaan badan usaha milik swasta nasional.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

Pasal 89

Yang dimaksud dengan perusahaan dalam pasal ini adalah perusahaan yang mengusahakan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

Pasal 90

Penambahan kapal dilaksanakan berdasarkan hasil survei lapangan dengan mempertimbangkan:

- a. jumlah penduduk;
- b. potensi permintaan penumpang;
- c. potensi ekonomi wilayah;
- d. rencana tata ruang wilayah dan potensi kawasan;
keterpaduan intra dan antar moda.

Pasal 91

Yang dimaksud dengan jangka waktu tertentu dalam ketentuan ini adalah selama 6 bulan.

Pasal 92

Penempatan jumlah kapal pada setiap lintas penyeberangan harus memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

Pasal 93

Cukup jelas

Pasal 94

ayat (1)

Perlakuan khusus dapat berupa penyediaan trotoar yang landai, desain halte yang memudahkan naik dan turun kendaraan umum, kemudahan antri dalam pembelian tiket dan lain-lain.

ayat (2)

Penyediaan fasilitas bagi penumpang yang menderita cacat atau orang sakit tersebut dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan jalan, kereta api, sungai, danau dan penyeberangan dengan baik.

Penyediaan fasilitas ini untuk angkutan kereta api dapat berupa pembuatan jalan khusus di stasiun dan sarana khusus untuk naik kereta api, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantuan bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur. Yang dimaksudkan dengan cacat dalam ketentuan ini misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra dan sebagainya.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 95

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Rekomendasi berisi pernyataan layak atau tidak layaknya suatu pembangunan dan peningkatan kegiatan.

Pasal 96

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan pemakaian terminal penumpang mobil bus adalah berupa pemakaian terminal penumpang mobil bus yang terdiri dari mobil bus antar kota dan mobil bus dalam kota di terminal penumpang yang meliputi mobil bus non ekonomi, mobil bus ekonomi (bus lambat), mobil bus besar, mobil bus tingkat/gandeng/tempel, mobil bus sedang dan mobil bus kecil.

huruf g

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian terminal mobil barang yaitu pemakaian terminal mobil barang yang terdiri dari truk, traktor, tanpa kereta tempelan, tronton, kereta, light truk, truk kecil dan gandengan termasuk tempat menginap di terminal mobil barang.

huruf h

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian fasilitas lainnya di terminal penumpang mobil bus adalah pemakaian fasilitas berupa kios pedagang makanan/minuman, majalah, koran, wartel, loket, souvenir, penjualan tiket kapal laut/udara dan pemakaian fasilitas terminal (peron) di terminal bus antar kota, dalam kota, terminal mobil barang dan pool bus.

huruf i

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian fasilitas terminal mobil barang adalah pemakaian fasilitas terminal berupa penginapan awak kendaraan, penyimpanan barang (gudang) dan ruang kantor.

huruf j

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian pangkalan taksi adalah pemakaian pangkalan taksi yang diperuntukkan menaikkan dan menurunkan penumpang.

huruf k

Cukup jelas

huruf l

Cukup jelas

huruf m

Cukup jelas

huruf n

Cukup jelas

huruf o

Cukup jelas

huruf p

Cukup jelas

huruf q

Cukup jelas

huruf r

Cukup jelas

huruf s

Cukup jelas

huruf t

Cukup jelas
huruf u
Cukup jelas
huruf v
Cukup jelas
huruf w
Cukup jelas
huruf x
Cukup jelas
huruf y
Cukup jelas
huruf z
Cukup jelas
huruf aa
Cukup jelas
huruf bb
Cukup jelas
huruf cc
Cukup jelas
huruf dd
Cukup jelas
huruf ee
Cukup jelas
huruf ff
Cukup jelas
ayat (3)
Cukup jelas

Pasal 97

ayat (1)
Sistem informasi disampaikan dalam bentuk laporan kegiatan, media cetak, elektronik, leaflet, brosur, rambu informasi, internet dan lain-lain.
ayat (2)
Cukup jelas

Pasal 98

Cukup jelas

Pasal 99

ayat (1)
Cukup jelas
ayat (2)
Cukup jelas
ayat (3)

Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat secara langsung dilakukan dengan kegiatan sebagai berikut:

- a. penerangan keliling ke tiap-tiap RW di Kelurahan;
- b. mengadakan ceramah kepada warga di lingkungan RT/RW dan kelompok masyarakat;
- c. pembinaan terhadap pengemudi angkutan di bidang kebersihan;
- d. ceramah mengenai lalu lintas dan angkutan di sekolah Taman Kanak-Kanak, SD, SLTP, SMU dan sederajat.

Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat secara tidak langsung dilakukan dengan kegiatan melalui:

- a. media massa baik cetak, elektronik, radio maupun TV;
- b. hiburan, film dan Band Dinas Perhubungan;
- c. pembagian stiker, leaflet/booklet;
- d. pembuatan papan himbauan (billboard);
- e. lomba lalu lintas dan angkutan.

Pasal 100

Cukup jelas

Pasal 101

Cukup jelas

Pasal 102

ayat (1)

Yang dimaksud dengan secara periodik adalah dilakukan setiap bulan.

ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 103

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Yang dimaksud secara berkala adalah dilakukan satu kali dalam satu tahun.

ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 104

Cukup jelas

Pasal 105

Cukup jelas

Pasal 106

Cukup jelas

Pasal 107

Cukup jelas

Pasal 108

Cukup jelas

Pasal 109

Cukup jelas

Pasal 110

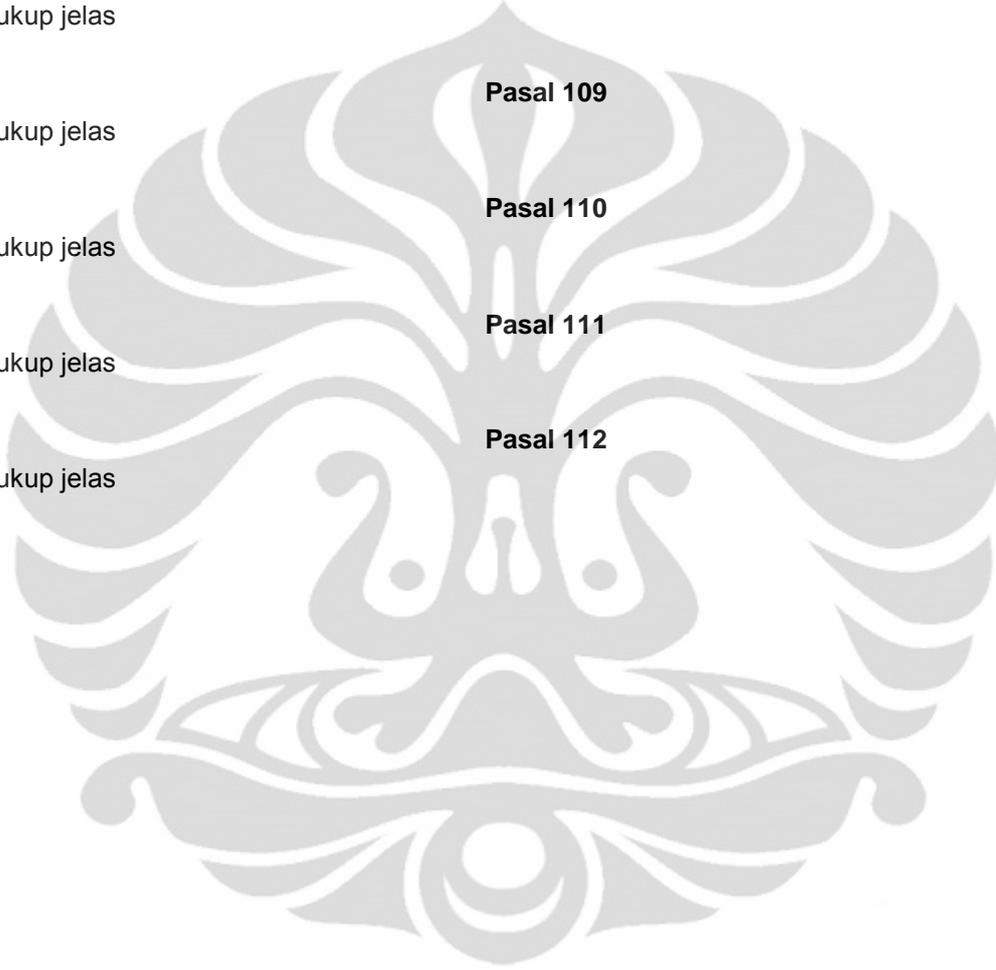
Cukup jelas

Pasal 111

Cukup jelas

Pasal 112

Cukup jelas





*Gubernur Provinsi Daerah Khusus
Ibukota Jakarta*

**PERATURAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 48 TAHUN 2006

TENTANG

**PEMBENTUKAN, ORGANISASI DAN TATA KERJA
BADAN LAYANAN UMUM TRANSJAKARTA BUSWAY**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA KUASA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang :**
- a. bahwa kelembagaan pengelolaan Transjakarta Busway sebagaimana diatur dalam Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta Busway Propinsi DKI Jakarta tidak sesuai lagi dengan ketentuan yang berlaku;
 - b. bahwa angkutan umum Transjakarta Busway merupakan bagian dari sistem perhubungan yang menjadi salah satu tugas Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan dimaksud pada huruf a dan b serta dalam rangka menunjang tetap berkesinambungan, berhasil guna, berdaya guna dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway.
- Mengingat :**
- 1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Kepegawaian sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 1999;
 - 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - 3. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta;
 - 4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
 - 5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara;
 - 6. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - 7. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan, Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara;
 - 8. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;

9. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintahan Daerah;
10. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
12. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
13. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi;
14. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi Sebagai Daerah Otonom;
15. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
16. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah;
17. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
18. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2001 tentang Pokok-pokok Pengelolaan Keuangan Daerah;
19. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
20. Keputusan Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 79 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
21. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 29 Tahun 2006 tentang Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG PEMBENTUKAN, ORGANISASI DAN TATA KERJA BADAN LAYANAN UMUM TRANSJAKARTA BUSWAY

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan Perangkat Daerah sebagai unsur Penyelenggara Pemerintahan Daerah

3. Gubernur adalah Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Sekretaris Daerah adalah Sekretaris Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Biro Keuangan adalah Biro Keuangan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
6. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
7. Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway adalah Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
8. Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway adalah Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
9. Busway adalah jalur khusus yang dipergunakan dan diperuntukkan oleh dan untuk angkutan umum bus.
10. Angkutan Umum Busway adalah sistem angkutan massal cepat yang menggunakan bus.
11. Sarana dan Prasarana adalah perangkat penunjang pengelolaan angkutan umum busway, yang meliputi kendaraan, sistem tiket, halte, separator, marka jalan, rambu, jembatan penyeberangan orang dan sarana pendukung lainnya.
12. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah yang selanjutnya disingkat APBD adalah Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
13. Bus adalah kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk angkutan umum busway.
14. Operator Bus adalah pihak yang ditugaskan melalui ikatan kerjasama dengan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway untuk mengoperasikan/ menjalankan bus angkutan umum busway.
15. Operator Sistem Tiket adalah pihak yang ditugaskan melalui ikatan kerjasama dengan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway untuk mengoperasikan/ menjalankan sistem tiket angkutan umum busway.
16. Satuan Tugas Pengamanan adalah pihak yang ditugaskan melalui ikatan kerjasama dengan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway untuk melaksanakan pengamanan angkutan umum busway di halte dan bus.
17. Pedoman Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah yang selanjutnya disingkat PPKBLUD adalah Pedoman Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagaimana diatur dengan Peraturan Gubernur Nomor 29 Tahun 2006.
18. Standar Pelayanan Minimal yang selanjutnya disingkat SPM adalah Kualifikasi Terendah yang harus dipenuhi dalam operasional angkutan umum busway.
19. Sistem Tarif Bus adalah dasar dan mekanisme perhitungan besaran tarif angkutan umum busway.
20. Jaringan Utama adalah trayek utama yang dipergunakan dan diperuntukkan khusus untuk angkutan umum busway.
21. Jaringan Pengumpan adalah seluruh trayek angkutan umum yang berhubungan dengan Jaringan Utama.

22. Dokumen Anggaran Satuan Kerja yang selanjutnya disingkat DASK adalah Dokumen Anggaran Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

BAB II

PEMBENTUKAN

Pasal 2

Dengan peraturan Gubernur ini dibentuk Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

BAB III

KEDUDUKAN, TUGAS, DAN FUNGSI

Pasal 3

- (1) Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway merupakan Badan Layanan Umum (BLU) sebagai Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum busway.
- (2) Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dipimpin oleh seorang Kepala yang dalam melaksanakan tugas dan fungsinya berada di bawah koordinasi dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan.

Pasal 4

- (1) Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway mempunyai tugas mengelola angkutan umum busway.
- (2) Untuk menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway mempunyai fungsi :
 - a. penyusunan rencana dan program kerja Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway;
 - b. pengoperasian angkutan umum busway yang terdiri dari jaringan utama (trunk line) dan jaringan pengumpan (feeder services);
 - c. pemilihan dan penetapan operator dalam operasional angkutan umum busway;
 - d. penyusunan dan pengendalian standar pelayanan operasional/ standar pelayanan minimal angkutan umum busway;
 - e. pengawasan dan pengendalian seluruh sistem pengoperasian angkutan umum busway;
 - f. pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang menjadi kewenangannya.
 - g. pengelolaan dan pengendalian sistem tiket;
 - h. pengelolaan keuangan;
 - i. penyusunan perhitungan biaya Rupiah per Kilometer operator angkutan umum busway;
 - j. pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah/Unit Kerja Satuan Kerja Perangkat Daerah, instansi pemerintah dan pihak terkait;

- k. penyiapan rencana strategis bisnis;
- l. pelaksanaan kegiatan ketatausahaan.

BAB IV
ORGANISASI
Bagian Kesatu
Susunan Organisasi
Pasal 5

- (1) Susunan organisasi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway terdiri dari:
 - a. Kepala;
 - b. Subbagian Tata Usaha dan Keuangan.
- (2) Subbagian Tata Usaha dan Keuangan dipimpin oleh seorang Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan yang dalam melaksanakan tugas bertanggung jawab kepada Kepala Badan Layanan Umum Transjakarta Busway.
- (3) Bagan susunan organisasi Badan Layanan Umum Transjakarta Busway sebagaimana tercantum dalam lampiran peraturan Gubernur ini.

Bagian Kedua
Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway
Pasal 6

Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway mempunyai tugas :

- a. memimpin penyelenggaraan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4;
- b. mengkoordinasikan pelaksanaan tugas Subbagian dan Pelaksana;
- c. melaksanakan koordinasi dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah/ Unit Kerja Satuan Kerja Perangkat Daerah dan instansi terkait lainnya.

Bagian Ketiga
Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan
Pasal 7

Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan mempunyai tugas :

- a. menyusun rencana dan program kerja tata usaha dan keuangan;
- b. melaksanakan urusan surat menyurat dan kearsipan;
- c. melaksanakan urusan administrasi kepegawaian;

- d. melaksanakan urusan kerumahtanggaan;
- e. melaksanakan kegiatan kehumasan;
- f. melaksanakan pemeliharaan kebersihan kantor dan halte;
- g. menyiapkan DASK;
- h. melakukan pengelolaan keuangan;
- i. menyelenggarakan pengelolaan kas;
- j. melakukan pengelolaan utang-piutang;
- k. melaksanakan pengelolaan barang, aset tetap dan investasi;
- l. menyelenggarakan sistem informasi manajemen keuangan;
- m. menyelenggarakan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan;
- n. menerima, menyimpan dan membukukan penerimaan pendapatan Transjakarta Busway;
- o. melaksanakan verifikasi dan menetapkan denda;
- p. melakukan pembayaran pengeluaran Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway;
- q. melaksanakan penyusunan perhitungan biaya rupiah per kilometer;
- r. menyusun perhitungan tarif angkutan umum busway;
- s. menyusun formula remunerasi;
- t. melaporkan pelaksanaan tugas.

Bagian Keempat

Pelaksana

Pasal 8

- (1) Untuk memperlancar kegiatan operasional dapat diangkat pelaksana dengan sebutan manajer untuk tugas yang terdiri dari :
 - a. sarana dan prasarana;
 - b. operasional;
 - c. pengendalian.
- (2) Manajer merupakan pejabat non struktural yang diangkat dan diberhentikan oleh Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dari Pegawai Negeri Sipil dan/atau Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan.
- (3) Manajer dalam melaksanakan tugas bertanggung jawab kepada Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.
- (4) Jumlah Pelaksana dengan sebutan manajer sebanyak-banyaknya 3 orang sebagaimana dimaksud ayat (1).

Pasal 9

- (1) Manajer Sarana dan Prasarana mempunyai tugas :

- a. menyusun rencana dan program pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana;
- b. melaksanakan pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana;
- c. melaksanakan monitoring, pemantauan dan evaluasi kelayakan sarana dan prasarana;
- d. melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah terkait;
- e. melaporkan pelaksanaan tugas.

(2) Manajer Operasional mempunyai tugas :

- a. menyusun program dan rencana kegiatan operasional;
- b. menyusun standar prosedur operasional dan standar pelayanan minimal bus;
- c. mengusulkan calon operator bus;
- d. menyusun dan mengajukan sistem tarif bus;
- e. menyusun standar prosedur operasional dan standar perawatan minimal perawatan bus;
- f. menyusun formulasi dan perhitungan sanksi dan denda;
- g. mengusulkan calon operator sistem tiket;
- h. melaporkan pelaksanaan tugas.

(3) Manajer Pengendalian mempunyai tugas :

- a. menyusun program dan rencana kegiatan pengendalian;
- b. mengendalikan penerapan standar prosedur operasional/standar pelayanan minimal kendaraan, sistem tiket dan satuan tugas pengamanan;
- c. melaksanakan monitoring, pemantauan dan evaluasi kinerja operator bus, operator sistem tiket dan satuan tugas pengamanan;
- d. mengusulkan calon satuan tugas pengamanan;
- e. melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah terkait;
- f. melaksanakan monitoring, pemantauan dan evaluasi ikatan kerjasama dengan pihak ketiga;
- g. melaporkan pelaksanaan tugas.

BAB V

TATA KERJA

Pasal 10

- (1) Dalam melaksanakan tugas Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dan Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi, profesionalisme, efisiensi, efektivitas, transparansi dan produktivitas sesuai dengan tugas masing-masing.

- (2) Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway berkewajiban memberikan petunjuk, bimbingan dan mengawasi bawahan dan pelaksana di lingkungan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

Pasal 11

Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan bertanggung jawab memimpin, mengkoordinasikan, membimbing dan mengawasi bawahan masing-masing serta menyampaikan laporan secara berkala kepada Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

Pasal 12

- (1) Dalam melaksanakan tugas manajer wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi, profesionalisme, efisiensi, efektivitas dan produktivitas sesuai dengan tugas masing-masing;
- (2) Setiap Manajer bertanggung jawab memimpin, mengkoordinasikan, membimbing dan mengawasi bawahan masing-masing serta menyampaikan laporan secara berkala kepada Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

BAB VI

KEPEGAWAIAN

Pasal 13

Pegawai Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dapat terdiri dari :

- a. Pegawai Negeri Sipil;
- b. Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil.

Pasal 14

Pengangkatan, pemindahan dan pemberhentian Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a dilakukan oleh Gubernur berdasarkan usul Kepala Dinas Perhubungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 15

- (1) Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dan Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan diangkat oleh Gubernur dari Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan atas usul Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Selain tugas dan jabatan struktural sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tugas yang harus dilaksanakan Pegawai Negeri Sipil antara lain sebagai :

- a. Bendahara dan Pembantu Bendahara;
- b. Pengurus Barang;
- c. Pengelola Kepegawaian.

Pasal 16

Pengangkatan Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dan Kepala Subbagian Tata Usaha dan Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 selain harus memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan perundang-undangan kepegawaian, juga harus mempertimbangkan integritas, pengetahuan, keterampilan, dan profesionalisme.

Pasal 17

Pengangkatan, pemindahan dan pemberhentian Pegawai Negeri Sipil yang tidak menduduki jabatan struktural harus didasarkan pada perhitungan formasi kebutuhan nyata.

Pasal 18

- (1) Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf b adalah pegawai yang tidak berstatus Pegawai Negeri Sipil, yang dibutuhkan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu.
- (2) Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan :
 - a. Mempunyai integritas moral yang tinggi;
 - b. Memiliki pendidikan dan keahlian sesuai bidang yang dibutuhkan;
 - c. Tidak menuntut untuk diangkat menjadi Pegawai Negeri Sipil atau Pegawai Tidak Tetap;
 - d. Sehat jasmani dan rohani;
 - e. Tidak dan belum pernah terlibat dalam peredaran dan penyalahgunaan narkotika dan obat-obat terlarang;
 - f. Tidak atau belum pernah dikeluarkan dari suatu pekerjaan dan/atau tugas secara tidak hormat.
- (3) Pengangkatan, pemindahan dan pemberhentian Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) didasarkan pada pertimbangan :
 - a. Formasi kebutuhan pegawai nyata;
 - b. Kemampuan pendapatan operasional;
 - c. Peningkatan pelayanan;
 - d. Pengembangan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

- (4) Pengangkatan, pemindahan dan pemberhentian Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.

Pasal 19

- (1) Pengangkatan Manajer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 yang berasal dari Pegawai Negeri Sipil selain harus memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan perundang-undangan kepegawaian, juga harus mempertimbangkan integritas, pengetahuan, keterampilan, dan profesionalisme;
- (2) Pengangkatan Manajer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 yang berasal dari Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil selain harus memenuhi persyaratan umum Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18, juga harus memenuhi persyaratan :
- a. Mempunyai keterampilan manajerial sesuai dengan jabatannya;
 - b. Memiliki profesionalisme;
 - c. Berpengalaman dalam bidang perhubungan atau angkutan umum;
 - d. Lulus uji kelayakan dan kepatutan.

Pasal 20

Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway menyusun ketentuan pegawai Non Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan peraturan pegawai Badan Layanan Umum.

BAB VII

KEUANGAN

Pasal 21

- (1) Terhitung sejak berlakunya Peraturan ini Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway menerapkan secara bertahap Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah sebagaimana diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 29 Tahun 2006 Tentang Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (2) Selambat-lambatnya pada tanggal 31 Desember 2006 Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway harus mempersiapkan, mengajukan dan melaporkan seluruh persyaratan Penerapan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah.
- (3) Apabila pengajuan Penerapan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah yang diajukan dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) belum memenuhi syarat, maka tetap menggunakan pola pengelolaan keuangan konvensional.
- (4) Pengajuan dan pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan oleh Kepala Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway kepada Kepala Dinas Perhubungan untuk diteruskan kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah .

BAB VIII**REMUNERASI****Pasal 22**

- (1) Kepada pejabat, dewan pengawas, dan pegawai Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dapat diberikan remunerasi;
- (2) Pemberian remunerasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disesuaikan dengan kemampuan pendapatan operasional dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IX**PEMBINAAN****Pasal 23**

- (1) Pembinaan teknis Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dilakukan oleh Dinas Perhubungan;
- (2) Pembinaan pengelolaan keuangan dilakukan oleh Biro Keuangan.

BAB X**PENGAWASAN****Pasal 24**

- (1) Pengawasan terhadap Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dilakukan oleh:
 - a. Satuan Kerja Perangkat Daerah yang bertanggung jawab di bidang pengawasan;
 - b. Instansi pengawas fungsional lainnya;

BAB XI**KETENTUAN PERALIHAN****Pasal 25**

- (1) Sepanjang dibutuhkan dan memenuhi persyaratan, Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil ex Badan Pengelola Transjakarta Busway dapat diangkat menjadi Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway.
- (2) Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mentaati seluruh kebijakan Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway termasuk sistem penggajian.

Pasal 26

- (1) Seluruh kerjasama yang telah dilakukan antara Badan Pengelola Transjakarta Busway dengan pihak ketiga, dengan berlakunya Peraturan

Gubernur ini dinyatakan tetap berlaku sampai jangka waktu kerja sama berakhir.

- (2) Apabila ada perubahan/addendum kerjasama Badan Pengelola Transjakarta Busway dengan pihak ketiga diselesaikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Kerjasama yang akan dilakukan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway dengan pihak ketiga berpedoman dan harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 27

Ketentuan mengenai penggajian atau sistem kompensasi pegawai yang berlaku pada Badan Pengelola Transjakarta Busway tetap berlaku sampai diadakan penyesuaian berdasarkan peraturan Gubernur ini untuk paling lama sampai dengan tanggal 31 Desember 2006.

Pasal 28

Ketentuan kepegawaian yang berlaku pada Badan Pengelola Transjakarta Busway tetap berlaku sampai diadakan penyesuaian berdasarkan peraturan Gubernur ini untuk paling lama sampai dengan tanggal 31 Desember 2006.

Pasal 29

Kepala Badan, para Kepala Bidang dan para Kepala Subbidang pada Badan Pengelola Transjakarta Busway tetap menjalankan tugas sebagaimana mestinya sampai dengan ditetapkan pejabat baru berdasarkan peraturan Gubernur ini.

Pasal 30

- (1) Sampai dengan tanggal 31 Desember 2006 penerapan secara bertahap pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1) Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway tetap menyetorkan langsung seluruh penerimaan operasional ke Kantor Perbendaharaan dan Kas Daerah Provinsi DKI Jakarta.
- (2) Seluruh pengeluaran sampai dengan tanggal 31 Desember 2006 penerapan secara bertahap pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Busway tetap dilaksanakan melalui APBD Tahun Anggaran 2006 DASK Dinas Perhubungan.

Pasal 31

Pegawai Non Pegawai Negeri Sipil Badan Pengelola Transjakarta Busway pada saat peraturan Gubernur ini berlaku tetap bekerja sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.