



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN
TERHADAP HAK PENUMPANG BUS REGULER
(STUDI KASUS PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS
REGULER SEBAGAI AKIBAT PENGOPERASIAN BUS
TRANSJAKARTA KORIDOR IX DAN X)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**ADRIAN HERBUDI PAMUNGKAS
0706276646**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI REGULER
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI
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 : Adrian Herbudi Pamungkas
NPM : 0706276646
Tanda Tangan :

Tanggal : 7 Juli 2011

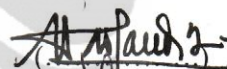
HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh : Adrian Herbudi Pamungkas
Nama : Adrian Herbudi Pamungkas
NPM : 0706276646
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Analisis Hukum Perlindungan Konsumen Terhadap Hak Penumpang Bus Reguler (Studi Kasus Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Akibat Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor IX dan X)

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 : Heri Tjandrasari, S.H., M.H.
Penguji : Henny Marlyna, S.H., M.H., M.L.I.
Penguji : Rosewitha Irawaty, S.H., M.L.I.
Penguji : Purnawidhi W. Purbacaraka, S.H., M.H.



(.....)

(.....)

(.....)

Ditetapkan di :

Tanggal :

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah Bapa Yang Maha Kuasa, karena atas berkat dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan adalah dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum Program Kekhususan IV (Kegiatan Ekonomi) pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari dengan sepenuh hati bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu pada kesempatan ini, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan YME, terima kasih ya Tuhan atas semua yang telah Engkau berikan kepada hamba. Terima kasih telah mendengarkan segala doa saya dan memberikan semua ini kepada hamba sehingga hamba dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orangtua saya, Ibu, Bapak, terima kasih banyak atas segala kasih sayang dan doa yang telah kalian berikan. Saya tahu dan menyadari bahwa kalian telah mencurahkan semua pengorbanan baik materi, tenaga dan tetesan air mata hanya untuk menjadikan saya seorang sarjana. Semoga selamanya kita menjadi keluarga yang selalu diberkati Allah Bapa di Surga. Sekian banyak kata dan tulisan ini tak akan mampu menggambarkan besarnya rasa kasih sayang ini kepada kalian. Semoga Allah selalu melindungi bapak dan ibu.
3. Ketua jurusan PK I dan IV Ibu Surini Ahlan Sjarif S.H., M.H., dan Ibu Myra B.Setiawan atas segala bantuannya dalam kegiatan akademik saya selama ini.
4. Kepada pembimbing skripsi saya, Ibu Heri Tjandrasari SH., M.H., atas segala bimbingan, nasehat dan petunjuk yang telah Ibu berikan kepada saya selama masa pembuatan skripsi ini. Saya Mohon maaf apabila selama pembuatan skripsi ini, saya banyak melakukan kesalahan kepada Ibu. Semoga Allah membalas semua kebaikan Ibu
5. Pembimbing Akademik saya Ibu Antarin Prasanthi Sigit S.H., M.Si. atas bimbingannya pada kegiatan akademik saya selama ini.

6. Semua dosen Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Terima kasih karena telah memberikan saya ilmu yang berguna dan telah membuat saya menjadi lebih tahu akan dunia hukum daripada sebelumnya.
7. Bapak Halomoan Sinaga, Bapak Marlon Sitanggang dan Ibu Dwika dari Dinas Perhubungan serta Ibu Yuliani Evta dan Bapak Dicky dari BLU Transjakarta yang telah membantu saya dalam memperoleh data yang berhubungan dengan skripsi saya.
8. Biro pendidikan FHUI (bapak Selamat, bapak Wahyu, Bapak Indra, bapak arif) terima kasih atas segala bantuannya kepada saya selama 4 tahun ini. Terutama saya ucapkan terima kasih kepada Biro pendidikan yang mengurus angkatan 2007 Bapak Selamat terima kasih dan saya mohon maaf telah merepotkan bapak selama ini dalam hal pembuatan surat yang sering mendadak.
9. Kepada kakak-kakak saya tercinta, Anis Cahya Bidari, Maria Chyntia Dewi , dan Silvia Elok Widari terima kasih atas segala bantuan dan semangat yang kalian berikan kepada saya selama ini semoga Allah membalas segala kebaikan yang telah kalian berikan, maaf saya tidak bisa membalasnya dengan apa-apa semoga Allah membalas kebaikan kalian dan Allah memberikan perlindungan kepada kalian semua. Dan kepada Adik satu-satunya Emanuel Bagus Sadewa serta keponakan-keponakan saya yang lucu-lucu, Stefan, Matteo dan Kevin terima kasih telah memberikan semangat kepada saya, tawa dan canda kalian membuat saya kuat dalam menyelesaikan skripsi dan kuliah ini.
10. Teman-Teman saya di FHUI 2007, yaitu Alexis, Hamboer, Justin, Gery, Johannes, Try, Leonard, Erwin, Ayu, Fithriana, Wilda, Grace, Claudia, Lady, Alide, Dita, Suci dan lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Terima kasih atas pertemanan, semangat, dan bantuannya selama ini.
11. Bapak Ibu yang bertugas di Perpustakaan FHUI terima kasih atas bantuan bapak/Ibu selama ini sehingga saya dapat memperoleh data skripsi dan menyelesaikan skripsi ini.
12. Teman-teman di Keluarga Mahasiswa Katolik (KMK) FHUI terima kasih atas semangat dan dukungan yang kalian berikan .

13. Bapak-bapak Satpam parkir motor FHUI yang senantiasa menjaga motor saya selama kuliah di FH dan memberikan semangat bagi saya agar cepat lulus, saya ucapkan banyak terima kasih.

14. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu di dalam skripsi ini, saya mengucapkan terima kasih banyak atas semua bantuannya kepada saya selama ini. Semoga Allah bersama kalian dan membalas semua amal kebaikan kalian di dunia ini, Amin.

Di dalam pembuatan skripsi ini, saya menyadari masih terdapat banyak kekurangan. Untuk itu, saya mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pihak. Semoga skripsi ini akan membawa manfaat bagi pengembangan ilmu kedepannya. Atas perhatiannya, saya mengucapkan terima kasih banyak.

Depok, Juli 2011

Penulis

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

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

Nama : Adrian Herbudi Pamungkas
NPM : 0706276646
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : IV (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 ilmiah saya yang berjudul:

Analisis Hukum Perlindungan Konsumen Terhadap Hak Penumpang Bus Reguler (Studi Kasus Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Akibat Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor IX dan X)

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, 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 saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : Juli 2011

Yang Menyatakan

(Adrian Herbudi Pamungkas)

ABSTRAK

Nama : Adrian Herbudi Pamungkas
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Analisis Hukum Perlindungan Konsumen Terhadap Hak Penumpang Bus Reguler (Studi Kasus Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Sebagai Akibat Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor IX dan X)

Setiap keputusan yang diambil pemerintah apapun bentuknya pasti membawa suatu akibat bagi masyarakat. Akibat tersebut dapat bersifat positif ataupun negatif. Begitu juga dengan keputusan pemerintah mencabut izin trayek bus reguler sebagai akibat dioperasikannya busway koridor IX dan X . Skripsi ini membahas perlindungan hak penumpang bus reguler akibat pencabutan izin trayek bus reguler. Penelitian dalam skripsi ini adalah penelitian hukum normatif dengan menggunakan bentuk penelitian kepustakaan dan melakukan pendekatan analitis. Dalam penelitian ini disimpulkan mengenai latar belakang pencabutan izin, kewenangan pemerintah dalam pencabutan izin dan permasalahan yang dialami konsumen yang diakibatkan dari pencabutan izin trayek bus reguler oleh Pemerintah DKI Jakarta. Hasil penelitian ini berupa analisis hak konsumen yang dirugikan akibat pencabutan izin trayek dan upaya hukum atas masalah tersebut.

Kata Kunci:

Pencabutan izin trayek, bus reguler, perlindungan konsumen

ABSTRACT

Name : Adrian Herbudi Pamungkas
Study Program : Legal Studies
Title : Analysis of the Consumer Protection Law on Rights of Regular Bus Passengers (case study for the revocation of regular bus route permit as a result of operation the corridor IX and X Transjakarta buses)

Any decisions taken by the government in any form must be brought to the result for the people. The result can be either positive or negative. It is also the decision of the Government to revoke the permission of the regular route bus, as a result of the operation of the corridor routes of buses IX and X. This thesis discusses the protection of regular bus passengers due to revocation of a regular bus route permit. The study of this thesis is a normative legal study with the research library of forms and the analytical approach. The study concluded about background revocation, government authority on the permit revocation and problems experienced by consumers as a result of the revocation of regular bus routes permit by the Government of the DKI Jakarta. The results of this form is an analysis on the rights of consumers suffered because of the revocation of the permit route and the remedies for the problem.

Keywords:

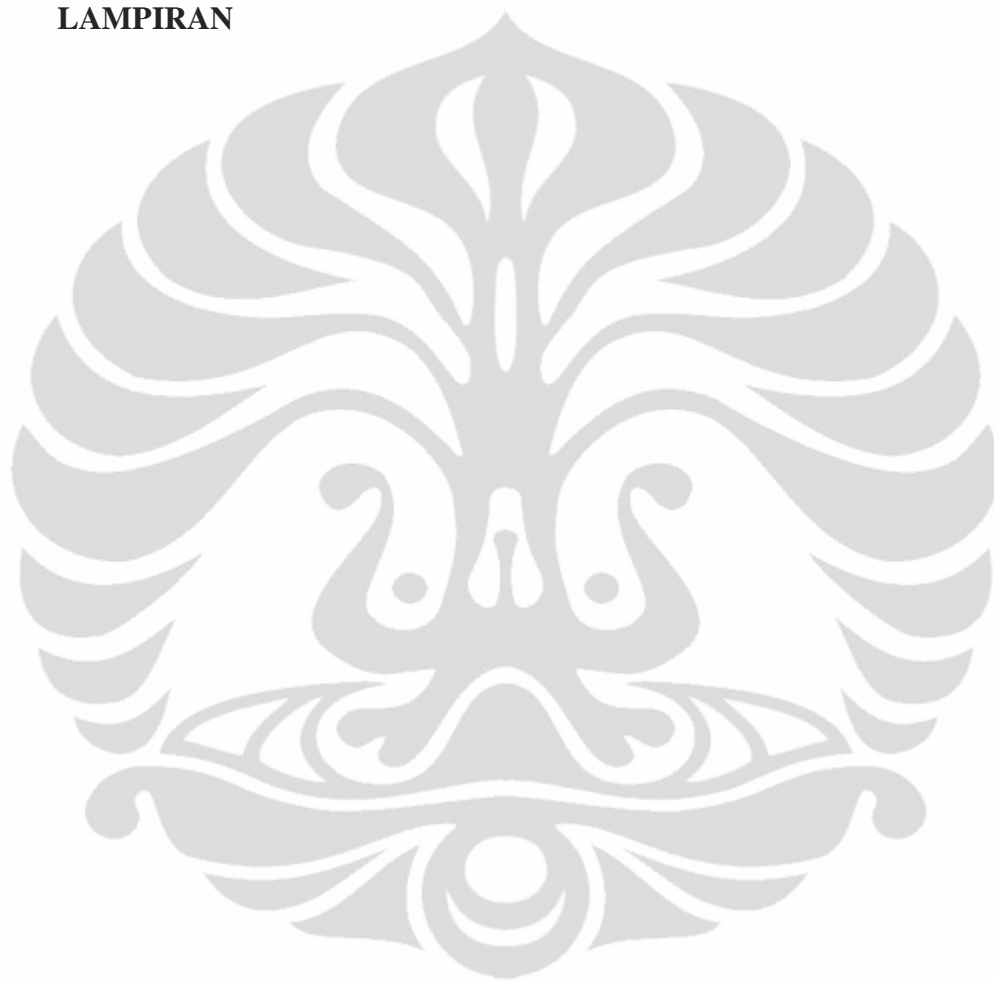
Revocation permission of the regular bus route, regular bus, consumer protection

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Metode Penelitian.....	6
1.6 Definisi Operasional.....	9
1.7 Sistematika Penulisan.....	11
BAB 2 TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN	
2.1 Pengertian Hukum Perlindungan Konsumen	13
2.2 Asas-Asas Perlindungan Konsumen	15
2.3 Tujuan Perlindungan Konsumen	15
2.4 Pihak-Pihak dalam Hukum Perlindungan Konsumen	16
2.4.1 Konsumen	16
2.4.2 Pelaku Usaha.....	19
2.4.3 Pemerintah	20
2.5 Lembaga-Lembaga Pendukung Perlindungan Konsumen.	21
2.5.1 Badan Perlindungan Konsumen Nasional	21
2.5.2 Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat	22
2.5.3 Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen	24
2.6 Hak dan Kewajiban Konsumen Serta Pelaku Usaha	26
2.6.1 Hak dan Kewajiban Konsumen.....	26
2.6.2 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha.....	28
2.7 Tanggung Jawab Pelaku Usaha	29
2.8 Sengketa Konsumen.....	33
BAB 3 PIHAK YANG BERWENANG DALAM PEMBERIAN DAN PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER	
3.1 Tinjauan Umum Mengenai Kewenangan	35
3.1.1 Pengertian Kewenangan	35

3.1.2	Cara Memperoleh Wewenang	38
3.2	Tinjauan Umum Mengenai Perizinan	42
3.2.1	Latar Belakang Perizinan.....	42
3.2.2	Definisi Perizinan	44
3.2.3	Macam-macam Izin.....	46
3.2.4	Sifat Perizinan.....	48
3.2.5	Fungsi Perizinan.....	48
3.2.6	Tujuan Pemberian Izin.....	50
3.2.7	Elemen Pokok Perizinan.....	51
3.2.8	Asas-asas Penyelenggaraan Pemerintahan	52
3.3	Pihak-Pihak Terkait Di Dalam Kebijakan Pemberian dan Pencabutan Izin	53
3.3.1	Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta.....	53
3.3.2	Dinas Perhubungan DKI Jakarta.....	55
3.4	Pihak-Pihak Terkait Di Luar Kebijakan Pemberian dan Pencabutan Izin	
3.4.1	Badan Layanan Umum Transjakarta.....	57
3.4.2	Perusahaan Otobus.....	59
3.5	Pemberian dan Pencabutan Izin	60
3.5.1	Mekanisme Pemberian Izin	60
3.5.2	Mekanisme Pencabutan Izin	61
3.5.3	Alasan-alasan Pencabutan Izin	61
3.6	Kewenangan Dinas Perhubungan dalam Pemberian dan Pencabutan Izin Trayek	62
BAB 4 ANALISIS PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER BERDASARKAN UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN		
4.1	Keputusan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Mencabut Izin Trayek	64
4.1.1	Latar Belakang	64
4.1.2	Tujuan Pencabutan Izin	66
4.2	Permasalahan Konsumen Pasca Pencabutan Izin Trayek.	67
4.2.1	Masalah Yang Dihadapi Konsumen	68
4.3	Dampak Pencabutan Izin Trayek Terhadap Hak-Hak Konsumen	74
4.3.1	Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.....	74
4.3.2	Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar kondisi serta jaminan yang dijanjikan	75
4.3.3	Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa.....	76
4.3.4	Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan	77
4.4	Upaya Hukum Terkait Pencabutan Izin trayek	78
4.4.1	Penyelesaian Melalui PTUN.....	79

4.1.3 Penyelesaian Melalui Pengadilan	80
BAB 5 PENUTUP	
5.1 Simpulan.....	88
5.2 Saran.....	89
DAFTAR REFERENSI.....	xi
LAMPIRAN	



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jakarta sebagai ibukota Negara dan pusat pemerintahan di Indonesia memberikan impian dan harapan akan kesuksesan bagi para pencari kerja di seluruh penjuru negeri. Selain itu Jakarta juga dikenal sebagai pusat lapangan pekerjaan sehingga banyak penduduk dari berbagai daerah datang mengadu nasib di Jakarta. Keadaan tersebut berbanding lurus dengan kenyataan ditetapkannya Jakarta sebagai kota terpadat ke 12 dunia oleh United Nations Statistics Division dengan jumlah penduduk lebih dari 8,6 Juta jiwa¹. Jumlah penduduk yang besar tersebut mengakibatkan kebutuhan masyarakatnya juga besar. Salah satu yang paling krusial ialah kebutuhan akan sarana transportasi massal. Kebutuhan akan sarana transportasi massal yang memadai sangat dibutuhkan masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, Jumlah penduduk yang bekerja di DKI Jakarta berjumlah lebih dari 4 Juta orang. Lebih dari sepertiganya ialah pengguna kendaraan umum yang artinya lebih dari 1 juta orang menjadi konsumen angkutan umum setiap harinya.

Sejak dulu masalah transportasi umum di Jakarta merupakan masalah klasik yang tidak kunjung terpecahkan. Kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi umum yang aman,nyaman dan memadai menjadi mimpi yang tak kunjung terealisasi. Tidak tersedianya sarana transportasi yang aman, nyaman dan memadai menjadikan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaran pribadi untuk menjalankan aktivitasnya. Sebagai akibatnya, terjadi peningkatan jumlah kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat yang melewati jalan Ibukota secara signifikan sehingga menimbulkan kemacetan seperti sekarang ini. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatasi masalah transportasi di masyarakat dan dalam upaya mengurangi kemacetan Jakarta menggagas dibangunnya sistem transportasi massal baru yaitu Bus Transjakarta atau yang

¹Most Populated Cities on Earth , www.nationsonline.org,

lebih dikenal dengan sebutan Busway. Sistem transportasi ini merupakan aplikasi dari hasil studi banding Pemprov DKI mengenai Busway di Bogota, Kolombia². Busway mulai beroperasi secara resmi pada 15 Januari 2004³. Jalur pertama yang dibangun adalah Koridor I jurusan Blok M – Kota. Pada perkembangannya, jumlah jalur atau trayek terus ditambah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sehingga pada februari 2009 sudah terdapat 8 jalur yang beroperasi secara resmi.

Menyusul 8 jalur transjakarta yang sudah lebih dulu beroperasi, pada awal tahun ini pemerintah provinsi DKI Jakarta meresmikan pengoperasian jalur bus Transjakarta koridor IX jurusan Pinangranti-Pluit dan koridor X jurusan Cililitan-Tanjung Priok. Pengoperasian kedua koridor ini sekaligus melengkapi 8 koridor yang sudah beroperasi sebelumnya. Pada perkembangannya pengoperasian jalur busway yang baru ini ternyata menimbulkan masalah baru. Terkait pengoperasian jalur busway koridor IX dan X, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan untuk mencabut izin trayek bus reguler yang jalurnya bersinggungan dengan jalur busway koridor IX dan X. Akibatnya ada 15 trayek bus yang dihapus dengan total jumlah armada 120 bus dari 5 perusahaan yang terpaksa berhenti beroperasi. Kelima perusahaan otobus itu antara lain: Mayasari Bakti, PPD, Bianglala, Steady Safe dan Agung Bhakti. Sejalan dengan dihapuskannya trayek tersebut maka ribuan penumpang yang menjadi konsumen tetap bus tersebut menjadi terlantar. Hal itu disebabkan jumlah armada bus transjakarta yang beroperasi tidak sebanding dengan jumlah bus yang dihentikan izin operasinya. Jumlah armada bus yang masih terbatas juga mengakibatkan waktu kedatangan bus lebih lama dari yang dijadwalkan sehingga merugikan calon penumpang terutama bagi penumpang yang sedang terburu-buru untuk melakukan aktivitasnya.

² Study Banding Busway ke Bogota, Sutiyoso Tinggalkan Jakarta 12 Hari, <http://www.pelita.or.id/>

³ <http://www.suaratransjakarta.org/transjakarta>

Para penumpang bus reguler dalam posisinya sebagai konsumen tentu dirugikan dengan kebijakan pemerintah provinsi DKI Jakarta menghapus trayek bus tersebut. Ketergantungan masyarakat akan bus reguler yang biasa mereka gunakan sehari-hari memang cukup besar. Bagi sebagian besar konsumen, bus reguler dianggap lebih murah, jadwal kedatangannya lebih singkat karena jumlah armadanya yang banyak. Namun dengan dicabutnya izin trayek bus reguler yang bersinggungan dengan jalur bus TransJakarta koridor IX dan X, para penumpang seakan-akan “dipaksa” untuk menggunakan bus TransJakarta. Padahal masih banyak kekurangan dalam pengoperasian bus TransJakarta. Bus TransJakarta dianggap menghambat aktivitas masyarakat karena jadwal kedatangannya yang lama dan jumlah armada yang terbatas sehingga terjadi penumpukan penumpang. Jika sudah begitu maka yang menjadi korban tentu saja para penumpang selaku konsumen bus TransJakarta. Para penumpang bus reguler dalam kedudukannya sebagai konsumen mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh undang-undang. Berdasarkan pasal 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, disebutkan bahwa 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 diperdagangkan⁴.

Dalam kenyataannya, pengetahuan dan kesadaran konsumen yang terbatas mengakibatkan konsumen tidak mampu untuk memperjuangkan hak-haknya sebagai konsumen. Konsumen harus sadar akan hak-hak yang dimilikinya sehingga dapat melakukan social control terhadap perbuatan pelaku usaha⁵. Hal inilah yang mendasari dibentuknya Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Saat ini, Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang

⁴⁴ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1998, TLN No. 3821

⁵ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan: Konsumen Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*, cet.1, (Bandung: Penerbit Nusa Media, 2008), hal.18)

Perlindungan Konsumen (yang selanjutnya disebut UUPK) dan beberapa peraturan perundang-undangan lainnya berperan sebagai landasan hukum dalam penegakan hukum perlindungan konsumen di Indonesia⁶. Sayangnya dalam UUPK lebih banyak diatur hubungan antara konsumen dan pelaku usaha, bagaimana tanggung jawab pelaku usaha terhadap konsumen yang dirugikan. Sedangkan hubungan antara konsumen dengan pemerintah atau Pemerintah dengan pelaku usaha tidak diatur secara jelas. Bagaimana tanggung jawab pemerintah apabila kebijakan yang dibuat menimbulkan kerugian bagi konsumen dan atau pelaku usaha tidak diatur secara jelas. Inilah yang terjadi dalam kasus pencabutan izin trayek bus reguler oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akibat dioperasikannya jalur Bus Transjakarta Koridor IX dan X. Para penumpang bus reguler selaku konsumen merasa dirugikan dengan keputusan tersebut dan berharap pemerintah mencabut keputusan tersebut agar bus reguler dapat beroperasi kembali.

Topik ini penulis pilih dikarenakan belum ada yang mengangkat kasus ini sebagai topik penelitian. Beberapa penulis memang pernah mengangkat topik penelitian mengenai transjakarta namun hanya sebatas pada penelitian mengenai pelayanan Bus Transjakarta dan permasalahan teknis mengenai kegiatan operasional Bus Transjakarta. Sedangkan untuk penelitian mengenai aspek perlindungan konsumen dalam kasus Bus Transjakarta belum pernah penulis lihat sebelumnya. Penelitian yang pernah penulis lihat mengenai konsumen Transjakarta adalah penelitian tentang aspek kepuasan pelanggan terhadap pelayanan Transjakarta. Namun penelitian tersebut tidak dianalisis secara hukum khususnya hukum perlindungan konsumen melainkan hanya berdasarkan survey di lapangan.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka penulis terdorong untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai aspek hukum dari permasalahan tersebut, khususnya aspek hukum perlindungan konsumen. Penelitian akan

⁶ Adrian Sutedi, *Tanggung Jawab Produk dalam Hukum Perlindungan Konsumen* ,(Bogor:Penerbit Ghalia Indonesia,2008),hal 4-5

difokuskan kepada tanggung jawab pemerintah dalam hal ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam memberikan pemenuhan hak-hak konsumen terkait kasus pencabutan izin trayek bus reguler.

1.2 Pokok Permasalahan

Untuk membatasi ruang lingkup masalah maka permasalahan yang diidentifikasi untuk diteliti adalah sebagai berikut :

1. Siapa yang berwenang dalam pemberian dan pencabutan izin trayek bus reguler?
2. Dampak pencabutan izin trayek bus reguler oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ditinjau dari aspek hukum perlindungan konsumen?
3. Apa upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen dan pelaku usaha bus reguler terkait keputusan pemerintah mencabut izin trayek bus reguler?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian secara umum bertujuan untuk mengkaji secara mendalam perihal aspek perlindungan konsumen bus reguler terhadap pencabutan izin bus reguler akibat pengoperasian bus Transjakarta Koridor IX dan X . Selain tujuan umum tersebut terdapat juga tujuan khusus dari penelitian ini. Tujuan khusus dilakukannya penelitian ini adalah untuk:

1. Mengetahui perihal kewenangan Pemerintah Provinsi DKI dalam pencabutan izin trayek bus reguler.
2. Mengetahui pencabutan izin trayek bus reguler oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ditinjau dari aspek hukum perlindungan terhadap konsumen.
3. Mengetahui implikasi dari pencabutan izin trayek bus reguler bagi konsumen?

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan sumbangan pemikiran bagi perkembangan pengetahuan dan keilmuan mengenai hukum. Serta memperkaya pengetahuan bagi penulis dan pembaca di bidang hukum khususnya di bidang hukum perlindungan konsumen. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi mahasiswa, dosen, serta masyarakat umum untuk dapat mengetahui ketentuan hukum tentang hak-hak konsumen dalam menggunakan layanan jasa angkutan umum khususnya bus.

1.5 Metode Penelitian

Metodologi merupakan hal yang penting saat penelitian. Metodologi berasal dari kata metode yang berarti jalan ke.⁷ Sedangkan penelitian adalah suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Adapun peranan metodologi saat penelitian dilakukan diantaranya :⁸

1. Menambah kemampuan para peneliti untuk mengadakan atau melakukan penelitian secara lebih baik dan lebih lengkap.
2. Memberikan kemungkinan yang lebih besar untuk meneliti hal-hal yang belum diketahui oleh peneliti.
3. Memberikan kemungkinan yang lebih besar untuk melakukan penelitian yang lebih interdisipliner.

Dalam skripsi berjudul “Analisis Hukum Perlindungan Konsumen Terhadap Hak Penumpang Bus Reguler (Studi Kasus Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Sebagai Akibat Pengoperasian Bus Transjakarta Koridor IX dan X”, penulis

⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : UI Press, 1986), hal. 5.

⁸ *Ibid.*, hal.7

menggunakan metode penelitian normatif. Penulis memilih metode penelitian normatif sebagai metode yang dipergunakan dalam melakukan penelitian karena penelitian ini dilakukan dengan melihat asas-asas dalam hukum, khususnya hukum tertulis yang tercantum di dalam peraturan perundang-undangan.⁹ Selain itu penulis memilih tipe penelitian deskriptif sebagai tipologi penelitian dalam penelitian ini. Adapun tujuan penelitian deskriptif adalah untuk menggambarkan secara tepat sifat individu, keadaan, gejala, atau kelompok tertentu atau untuk menentukan frekuensi suatu gejala. Dalam hal ini, penulis akan mendeskripsikan aspek hukum perlindungan konsumen dikaitkan dengan pencabutan izin trayek bus reguler oleh Pemerintah provinsi DKI Jakarta.

Keberhasilan suatu penelitian sangat dipengaruhi oleh data yang didapatkan oleh peneliti. Hakikatnya, jenis data yang diteliti oleh peneliti adalah berupa data primer dan atau data sekunder. Data primer didapatkan melalui wawancara langsung dengan narasumber. Dalam penelitian ini, data primer yang dipergunakan oleh penulis adalah data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan institusi terkait yang berwenang dalam pencabutan izin trayek bus reguler, dalam hal ini Dinas Perhubungan DKI Jakarta . Sedangkan data sekunder didapatkan melalui bahan-bahan kepustakaan. Bahan pustaka dilihat dari kategori disiplin ilmu hukum terbagi menjadi tiga bahan hukum, yaitu:

1. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer yang digunakan oleh penulis terdiri dari beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait. Adapun peraturan perundang-undangan yang digunakan penulis adalah :

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen,
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah ,

⁹ Metode penelitian hukum normatif atau penelitian hukum doktrinal adalah penelitian-penelitian atas hukum yang dikonsepsikan dan dikembangkan atas dasar doktrin yang dianut dan dikembangkan dalam kajian-kajian hukum. Lihat M. Syamsudin, *Operasionalisasi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2007), hal. 25

- Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - Peraturan Pemerintah No.41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan,
 - Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No.48 Tahun 2006 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway,
 - Kitab Undang-Undang Hukum Perdata,
2. Bahan hukum sekunder
- Bahan hukum sekunder yang digunakan oleh penulis terdiri dari buku-buku hukum, jurnal-jurnal hukum, skripsi, dan lain-lain.
3. Bahan hukum tertier¹⁰
- Bahan hukum tertier yang digunakan oleh penulis berupa kamus, seperti Black's Law Dictionary , ensiklopedia dan bahan-bahan lain diluar bidang hukum.

Metode pengolahan dan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Penulis akan mempelajari dan memahami ketentuan hukum tentang perlindungan konsumen bagi penumpang bus reguler yang dicabut izin trayek. Kemudian, penulis akan mengolah data dan informasi yang didapatkan dari literatur hukum dan buku-buku terkait perlindungan konsumen serta hasil wawancara penulis dengan institusi terkait yang berwenang dalam pencabutan izin trayek bus reguler. Berdasarkan data dan informasi tersebut maka penulis akan menganalisis sejauh mana dampak pencabutan izin trayek bus reguler akibat pengoperasian bus Transjakarta terhadap konsumen bus reguler.

¹⁰ Bahan hukum tertier mencakup bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder serta bahan-bahan primer, sekunder, dan tertier di luar Lihat Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2007), hal. 33.

1.6 Definisi Operasional

Untuk memudahkan memahami penelitian ini maka penulis memberikan definisi terhadap istilah yang banyak dibahas dalam penelitian ini. Istilah-istilah tersebut antara lain:

Perlindungan Konsumen

“Segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen¹¹”

Konsumen

“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 “ Dalam hal ini adalah penumpang bus reguler.

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”

¹¹ Indonesia (a), Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen, UU No.8 Tahun 1999, Ps.1. Angka 1

¹² Ibid., Ps. 1.Angka 2.

¹³ Ibid., Ps. 1.Angka 3.

Pemerintah Daerah

“Gubernur, Bupati, atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah¹⁴.. Dalam hal ini adalah Gubernur DKI Jakarta beserta perangkat pemerintahannya.”

Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan.¹⁵

Bus Transjakarta atau Busway

“ Sistem angkutan massal cepat yang menggunakan bus¹⁶.Dalam hal ini layanan angkutan massal menggunakan sarana bus dengan sistem Bus Rapid Sistem “

Bus Reguler

“Adalah sarana transportasi massal dalam kota yang menggunakan bus klasifikasi sedang.”¹⁷

Trayek

“Lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan yang tetap, lintasan tetap dan jadwal yang tetap maupun tidak berjadwal.¹⁸”

¹⁴ Indonesia (b), Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah, UU No.32 Tahun 2004, Ps.1. Angka 3

¹⁵ Indonesia (c), Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Organisasi Perangkat Daerah, Perda DKI No.10 Tahun 2008, Ps.66. Ayat 1 (satu)

¹⁶ Indonesia (d), Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway, Pergub DKI No.48 Tahun 2006, Ps.1. Angka 10

¹⁷Definisi diperoleh dari hasil wawancara dengan Bapak Marlon , Staf Dinas Perhubungan Bidang Angkutan darat.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan ini akan disajikan dalam bentuk pembagian atas 5 (lima) bab, yang masing-masing bab terbagi menjadi sub-sub bab dengan susunan sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis akan mengemukakan latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian yang terdiri dari tujuan umum dan tujuan khusus, manfaat penelitian, metode penelitian, definisi operasional yang digunakan dalam laporan penelitian dan sistematika penelitian.

BAB 2 TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

Pada bab ini penulis akan menguraikan mengenai pengertian hukum perlindungan konsumen, asas hukum perlindungan konsumen, tujuan pembentukan hukum perlindungan konsumen. Pihak-pihak dalam hukum perlindungan konsumen, hak dan kewajiban konsumen, hak dan kewajiban pelaku usaha, hak dan kewajiban pemerintah serta tanggung jawab pelaku usaha dan pemerintah

BAB 3 PIHAK YANG BERWENANG DALAM PEMBERIAN DAN PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER

Pada bab ini penulis akan membahas mengenai siapa yang berwenang dalam pemberian dan pencabutan izin trayek bus reguler, tinjauan umum mengenai kewenangan, tinjauan umum mengenai perizinan mekanisme pemberian dan pencabutan izin, alasan-alasan pencabutan izin, dan pengaturan hukum yang menjadi dasar pencabutan izin.

¹⁸ Indonesia (e), Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan, PP No.41 Tahun 1993, Ps.1. Angka 12

BAB 4 ANALISIS PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER BERDASARKAN UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

Pada bab ini penulis akan menganalisis pencabutan izin trayek ditinjau dari Undang-Undang perlindungan Konsumen. Analisis tersebut antara lain latar belakang dan tujuan pencabutan izin , analisis perlindungan konsumen mengenai masalah yang dihadapi konsumen,hak-hak konsumen,implikasi pencabutan izin trayek tersebut bagi konsumen dan upaya hukum yang dapat dilakukan terkait pencabutan izin trayek tersebut.

BAB 5 PENUTUP

Bab ini akan memaparkan kesimpulan dari penelitian ini berdasarkan pemaparan yang telah diberikan pada bab-bab sebelumnya, selain itu juga saran yang relevan sehubungan dengan bahasan dari penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

2.1 Pengertian Hukum Perlindungan Konsumen

Arti hukum secara etimologis berasal dari kata *ius* yang berasal dari bahasa latin yang artinya memerintah atau mengatur. Di dalam pengertian hukum terkandung pengertian yang bertalian erat dengan ‘ yang berarti melakukan paksaan . Hukum itu ada dimana-mana pada setiap waktu dan setiap bangsa. Hukum merupakan kumpulan peraturan- peraturan dan ketetapan-ketetapan yang dibuat oleh alat Negara yang berhak. Hukum itu juga merupakan bagian dari suatu norma yaitu norma hukum.¹⁹ Norma hukum adalah suatu kaidah yang diciptakan oleh lembaga kenegaraan yang ditunjuk melalui mekanisme tertentu. Artinya hukum diciptakan dan diberlakukan oleh institusi yang diberi kewenangan dalam membentuk dan memberlakukan hukum, yaitu badan Legislatif.

E Utrecht

Bahwa hukum adalah himpunan perintah dan larangan yang mengatur tata tertib untuk mencapai ketertiban dalam masyarakat dan oleh karenanya masyarakat harus mematuhi²⁰

Mayers

Hukum itu adalah semua aturan yang menyangkut kesusilaan dan ditujukan kepada tingkah laku manusia dalam masyarakat serta sebagai pedoman bagi penguasa Negara dalam melaksanakan tugasnya

¹⁹ Bisri, I. *Sistem Hukum Indonesia: Prinsip-prinsip dari implementasi hukum di Indonesia*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004), hal.4.

²⁰ E. Utrecht, disadur oleh Moh. Soleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum*. (Jakarta, PT. Ichtiar Baru, 1983), hal.31.

Sudikno Mertokusumo

Hukum adalah sekumpulan peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam kehidupan bersama yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi.

Mochtar Kusumaatmaja

Hukum yang memadai tidak hanya memandang hukum itu sebagai perangkat atau kaidah dan asas-asas yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat, tapi juga harus mencakup lembaga (institusi) dan proses yang diperlukan untuk mewujudkan hukum itu dalam kenyataan.²¹

Konsumen secara harfiah berarti “seseorang yang membeli barang atau menggunakan jasa atau seseorang atau sesuatu perusahaan yang membeli barang tertentu atau menggunakan jasa tertentu juga sesuatu atau seseorang yang menggunakan suatu persediaan atau sejumlah barang.”²² Jadi yang dimaksud dengan konsumen adalah seseorang yang mengkonsumsi suatu barang dan atau jasa dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya. Sedangkan perlindungan konsumen adalah segala upaya dalam rangka melindungi konsumen terhadap barang dan atau jasa yang dikonsumsinya. Oleh sebab itu dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan hukum perlindungan konsumen adalah keseluruhan asas –asas dan kaidah-kaidah hukum yang mengatur dan melindungi konsumen dalam hubungan dan masalahnya dengan para penyedia barang dan atau jasa konsumen.²³

²¹ Hukum , Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional ,1976, hal.15.

²² AZ,Nasution. *Konsumen dan Hukum* (Jakarta:Pustaka Sinar Harapan, 1995), hal.69.

²³ Ibid.,hal.66.

2.2 Asas-Asas Perlindungan Konsumen

Asas Hukum Perlindungan Konsumen tercantum dalam Pasal 2 UUPK yang menjelaskan bahwa Perlindungan Konsumen didasari beberapa asas antara lain:

1. 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.
2. 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.
3. Asas keseimbangan dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti material dan spiritual.
4. Asas keamanan dan keselamatan dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam pengguna, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan / atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan .
5. Asas kepastian hukum dimaksudkan agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam menyelenggarakan perlindungan konsumen serta Negara menjamin kepastian hukum²⁴

²⁴ Ibid., Ps. 2 dan Penjelasan Ps.2

2.3 Tujuan Perlindungan Konsumen

Selain asas-asas yang mendukung terciptanya perlindungan konsumen, dibutuhkan juga suatu tujuan dari suatu peraturan perundang-undangan sebagai pedoman dalam pelaksanaan perlindungan konsumen di Indonesia. Tujuan tersebut dirumuskan dalam pasal 3 UUPK yang mengatur bahwa tujuan dari perlindungan konsumen adalah:

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan/atau jasa;
3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha;
6. Meningkatkan kualitas barang dan atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen

2.4 Pihak-Pihak dalam Hukum Perlindungan Konsumen

Dalam upaya perlindungan konsumen di Indonesia, terdapat pihak-pihak saling terkait satu sama lain dan memegang peranan penting. Pihak-pihak tersebut antara lain konsumen, pelaku usaha, pemerintah dan lembaga-lembaga terkait yang mendukung perlindungan konsumen di Indonesia.

2.4.1 Konsumen

Pada umumnya konsumen diartikan sebagai pemakai terakhir produk yang diserahkan oleh pelaku usaha sebagai pihak pertama. Istilah konsumen berasal dari kata dalam bahasa Inggris *consumer* yang berarti setiap orang yang menggunakan barang. Sedangkan definisi konsumen menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ialah pemakai barang hasil produksi.

Dalam ilmu perlindungan konsumen, terdapat dua pengertian atau jenis konsumen:

1. Konsumen yang menggunakan barang/jasa untuk keperluan komersial;
2. Konsumen yang menggunakan barang/jasa untuk keperluan diri sendiri/keluarga dan non-komersial.²⁵

Konsumen yang menggunakan barang/jasa untuk keperluan komersial adalah konsumen yang membeli barang/jasa untuk dijual kembali dengan tujuan mendapatkan keuntungan. Sedangkan konsumen yang menggunakan barang/jasa untuk keperluan diri sendiri/keluarga dan komersial adalah konsumen akhir yaitu konsumen yang membeli barang/jasa untuk memperoleh kepuasan secara fisik maupun non-fisik dengan tujuan memenuhi kebutuhan hidupnya.

Pasal 1 angka 2 UUPK memberikan definisi yang lebih luas mengenai konsumen. Menurut pasal tersebut yang dimaksud konsumen ialah 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. Dalam pasal tersebut terdapat unsur-unsur yang berkaitan dan dapat dikaji lebih lanjut.

²⁵ Az Nasution, Penulisan Karya Ilmiah Tentang Peradilan Konsumen dan Peradilan Indonesia (Jakarta:Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman R.I, 1995), hal.7.

Setiap orang, unsur setiap orang dalam pasal 1 angka 2 UUPK memberikan penafsiran bahwa subjek dari pasal tersebut hanya orang pribadi atau orang dalam arti harfiah yaitu *natuurlijke person*. Hal tersebut mengakibatkan cakupan subjek dari pasal tersebut menjadi sempit karena badan hukum atau badan usaha tidak termasuk subjek dalam pasal ini. Penggunaan kata setiap orang ini digunakan untuk membatasi konsumen pada *natuurlijke person* saja, berbeda dengan definisi pelaku usaha dalam pasal 1 angka 3 yang menyebutkan orang perseorangan atau badan usaha.²⁶

Pemakai, unsur pemakai dalam pasal ini sesungguhnya kurang tepat. Jika digabungkan dengan anak kalimat yang menyatakan “bagi kepentingan diri sendiri, keluarga dan orang lain, maupun makhluk hidup lain maka akan menimbulkan suatu kerancuan. Pada dasarnya sebagai pemakai maka konsumen itu mengkonsumsi untuk kepentingan diri sendiri dan bukan untuk pihak lain. Penggunaan istilah pemakai juga menimbulkan kesan barang tersebut bukan pemilik sendiri, walaupun sebelumnya telah terjadi transaksi jual beli. Akan lebih baik apabila istilah pemakai diganti menjadi “Setiap orang yang memperoleh” maka secara hukum akan memberikan makna yang lebih tepat, karena apa yang diperoleh dapat digunakan untuk kepentingan sendiri maupun untuk orang lain.²⁷

Barang dan/ atau jasa, unsur barang dan jasa didefinisikan lebih lanjut dalam pasal 1 angka 4 dan angka 5 UUPK. Pasal 1 angka 4 mengartikan barang sebagai setiap benda baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan dan dimanfaatkan oleh konsumen. Kemudian dalam pasal 1 angka 5, Jasa diartikan sebagai setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.

²⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008,)

²⁷ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Rajawali Press, 2004), hal.4.

Unsur yang tersedia dalam masyarakat, unsur mengandung pengertian bahwa barang atau jasa yang akan dikonsumsi oleh konsumen seharusnya sudah ada terlebih dahulu sebelum dipasarkan. Hal ini mengingat banyak barang atau jasa yang belum ada tapi sudah dipasarkan.

Unsur barang dan/atau jasa tidak untuk diperdagangkan mempertegas batasan konsumen dalam UUPK ini pada konsumen akhir saja . Istilah konsumen akhir disini merupakan suatu pedaan konsumen yang dikemukakan oleh Az.Nasution, yakni:

1. Konsumen adalah setiap orang yang mendapatkan barang atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu
2. Konsumen antara adalah setiap orang yang mendapatkan barang dan /atau jasa untuk digunakan dengan tujuan membuat barang/jasa lain untuk diperdagangkan (tujuan komersial)
3. Konsumen akhir adalah setiap orang yang mendapatkan dan menggunakan barang dan/atau jasa untuk tujuan memenuhi kebutuhan hidupnya pribadi, keluarga dan atau rumah tangga dan tidak untuk diperdagangkan kembali²⁸

2.4.2 Pelaku Usaha

Menurut pasal 1 angka 2 UUPK yang dimaksud pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun non-badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha di bidang ekonomi. Pelaku usaha tersebut lebih lanjut diuraikan dalam penjelasan UUPK yaitu antara lain perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importir, pedagang, distributor dan lain-lain. Keterangan

²⁸ Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, (Jakarta:Diadit Media,2006), hal.29.

dan lain-lain dalam pasal ini menjadikan definisi pelaku usaha menjadi luas sehingga pelaku usaha yang tidak termasuk dalam uraian dalam penjelasan UUPK tetap bisa digugat ke BPSK. Pengertian pelaku usaha yang luas tersebut juga memudahkan konsumen untuk menuntut ganti rugi kepada pelaku usaha terhadap kerugian yang dialami akibat penggunaan barang dan atau jasa.

Dalam pasal 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen ditentukan bahwa:

Produsen berarti pembuat produk akhir, produsen dari setiap bahan mentah atau pembuat dari suku cadang dan setiap orang yang memasang nama, mereknya atau suatu tanda pembedaan yang lain pada produk menjadikan dirinya sebagai produsen.

Tanpa mengurangi tanggung gugat produsen, maka setiap orang yang mengimpor suatu produk untuk dijual, dipersewakan atau setiap bentuk pengedaran dalam suatu pengedarannya dalam usaha perdagangannya

2.4.3 Pemerintah

Pemerintah menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen di Indonesia adalah menteri atau menteri teknis terkait. Berdasarkan pasal 1 angka 13 dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan menteri adalah menteri yang ruang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi bidang perdagangan. Jadi, dalam hal ini menteri yang dimaksud ialah menteri perdagangan.

Pemerintah bertanggung jawab atas pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen yang menjamin diperolehnya hak konsumen dan pelaku usaha serta dilaksanakannya kewajiban konsumen dan pelaku usaha. Tugas pembinaan ini didasarkan pada fakta bahwa tingkat kesadaran konsumen akan haknya masih rendah, yang dapat disebabkan oleh tingkat pengetahuan masyarakat yang rendah. Oleh sebab itu, adanya tanggung jawab pemerintah atas pembinaan penyelenggaraan

perlindungan konsumen adalah untuk memberdayakan konsumen memperoleh haknya.²⁹

Selain bertugas melaksanakan tugas pembinaan, pemerintah juga melaksanakan tugas pengawasan bersama-sama dengan masyarakat dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat . Pemerintah diharapkan dapat berperan aktif sehingga beban perlindungan konsumen tidak hanya menjadi tumpuan masyarakat dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat semata.

2.5 Lembaga-Lembaga Pendukung Perlindungan Konsumen

Sebagai upaya menciptakan perlindungan konsumen di Indonesia, dibentuklah lembaga-lembaga pendukung perlindungan konsumen yang terdiri dari Badan Perlindungan konsumen Nasional, Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat, dan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen.

2.5.1 Badan Perlindungan Konsumen Nasional

Badan perlindungan konsumen nasional adalah badan yang dibentuk dalam rangka mengembangkan upaya perlindungan konsumen.³⁰ Lembaga yang berkedudukan di Ibu Kota Negara Republik Indonesia ini bertanggung jawab kepada Presiden.³¹ Badan Perlindungan Konsumen Nasional berfungsi memberikan saran dan pertimbangan kepada pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia.³²

²⁹Ahmadi Miru, Op.Cit hal.180-181

³⁰ Ibid., Ps. 31

³¹ Ibid., Ps. 32

³² Ibid., Ps. 47

Keanggotaan Badan Perlindungan Konsumen Nasional terdiri atas unsur:

1. Pemerintah
2. Pelaku Usaha
3. Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat
4. Akademisi; dan
5. Tenaga Ahli

Badan Perlindungan Konsumen Nasional mempunyai tugas-tugas antara lain:

1. Memberikan saran dan rekomendasi kepada pemerintah dalam rangka penyusunan kebijakan di bidang perlindungan konsumen;
2. Melakukan penelitian dan pengkajian terhadap peraturan perundang-perundangan yang berlaku di bidang perlindungan konsumen;
3. Melakukan penelitian terhadap barang dan/atau jasa yang menyangkut keselamatan konsumen;
4. Mendorong berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat;
5. Menyebarluaskan informasi melalui media mengenai perlindungan konsumen swadaya masyarakat, atau pelaku usaha;
6. Melakukan survey yang menyangkut kebutuhan konsumen.³³

2.5.2 Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat

Banyaknya faktor-faktor penunjang timbulnya masalah dalam perlindungan konsumen terutama yang berdampak langsung bagi konsumen yang berasal dari golongan ekonomi lemah berakibat pada suatu kebutuhan akan lembaga perlindungan konsumen yang independen dan berorientasi pada masyarakat. Maka dari itu perlu dibentuk Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat, suatu lembaga di luar pemerintah yang pembentukannya merupakan amanat dari undang-undang untuk

³³ Ibid., Ps. 34 ayat (1)

menciptakan perlindungan konsumen di Indonesia. Tugas dari Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat antara lain adalah:

1. Menyebarkan informasi dalam rangka meningkatkan kesadaran atas hak dan kewajiban dan kehati-hatian konsumen dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Memberikan nasihat kepada konsumen yang memerlukannya
3. Bekerja sama dengan instansi terkait dalam upaya mewujudkan perlindungan konsumen;
4. Membantu konsumen dalam memperjuangkan haknya, termasuk menerima keluhan atau pengaduan konsumen;
5. Melakukan pengawasan bersama pemerintah dan masyarakat terhadap pelaksanaan perlindungan konsumen.³⁴

Salah satu lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang vokal membela hak-hak konsumen ialah Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI). Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia ialah suatu organisasi yang bertujuan memberikan bimbingan dan perlindungan kepada masyarakat dan konsumen menuju kesejahteraan serta memberikan perlindungan tidak hanya kepada konsumen tapi juga kepada produsen.

Landasan didirikannya Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen Indonesia ialah.³⁵

1. Melindungi konsumen dari perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
2. Menjaga martabat produsen
3. Membantu pemerintah dalam mensukseskan dan mewujudkan pelaksanaan perlindungan konsumen di Indonesia

³⁴ Ibid., Ps. 44 ayat (3)

³⁵ Armistiani Soemarno, *Gerak dan Langkah Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia*, Penerbit PT. Gunung Agung, Jakarta 1982. Hal.24

Dalam kegiatannya Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia mempunyai tugas-tugas antara lain:³⁶

1. Menjalankan upaya pengaduan dan atau penyempurnaan hukum yang berkaitan dengan perlindungan konsumen. Tugas ini dilakukan antara lain dengan terus mengikuti secara aktif perkembangan hukum perlindungan konsumen dan bekerja sama dengan semua pihak yang berkepentingan dalam usaha perlindungan hukum terhadap konsumen.
2. Menjalankan upaya penanggulangan sengketa yang telah disampaikan konsumen kepada Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, baik secara lisan maupun tertulis pada media massa dalam rangka perlindungan konsumen.

2.5.3 Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen

BPSK adalah Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen yang dibentuk atas amanat Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, untuk melindungi konsumen. BPSK bertugas untuk menyelesaikan sengketa yang terjadi antara konsumen dan pelaku usaha.

BPSK beranggotakan

- 3 orang dari unsure pemerintah
- 3 orang dari unsure konsumen
- 3 orang dari unsure pelaku usaha

Setiap daerah tingkat II wajib membentuk BPSK sebagai sarana penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan. Hal tersebut tercantum dalam pasal 49 Undang-undang Perlindungan Konsumen.

³⁶ Ibid, hal. 85-86

Tugas dan wewenang badan penyelesaian sengketa konsumen meliputi:

- a. melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara
- b. melalui mediasi atau arbitrase atau konsiliasi;
- c. memberikan konsultasi perlindungan konsumen;
- d. melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku;
- e. melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran ketentuan dalam Undang-undang ini;
- f. menerima pengaduan baik tertulis maupun tidak tertulis, dari konsumen tentang terjadinya pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- g. melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa perlindungan konsumen;
- h. memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- i. memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap Undang-undang ini;
- j. 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 badan penyelesaian sengketa konsumen
- k. mendapatkan, meneliti dan/atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan/atau pemeriksaan;
- l. memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak konsumen;
- m. memberitahukan putusan kepada pelaku usaha yang melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- n. menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-undang ini.

2.6 Hak dan Kewajiban Konsumen Serta Pelaku Usaha

Konsumen dan pelaku usaha sebagai dua pihak yang menjadi subjek dalam perlindungan konsumen mempunyai hak dan kewajiban yang terikat satu sama lain. Konsumen jangan hanya terus menerus menuntut haknya tetapi konsumen juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Begitu juga dengan pelaku usaha jangan hanya dibebankan berbagai macam kewajiban tetapi juga harus diperhatikan hak-haknya sebagai pelaku usaha.

2.6.1 Hak dan Kewajiban Konsumen

Konsumen sebagai aktor utama dalam perlindungan konsumen mempunyai hak-hak yang dilindungi dan kewajiban yang harus dipenuhi. Hak-hak konsumen terbagi dua yaitu hak-hak dasar konsumen atau hak konsumen yang paling utama dan hak-hak lainnya yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Hak-hak dasar konsumen antara lain:

1. Hak untuk mendapatkan keamanan
2. Hak untuk mendapatkan informasi
3. Hak untuk memilih
4. Hak untuk didengar³⁷

Sedangkan hak-hak konsumen lainnya yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen antara lain adalah:³⁸

1. Hak atas kenyamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan jasa

³⁷ Kristiyanti, op. cit., hal.30-31, mengutip Sidharta, *Hukum Perlindungan Konsumen*,(Jakarta: Grasindo, 2000), hal.29.

³⁸ Op.cit.,Ps.4.

2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang telah diperjanjikan
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/ atau jasa
4. Hak untuk didengar pendapat atau keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian perlindungan konsumen secara patut
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif,
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya

Selain hak-hak yang telah disebutkan di atas, konsumen juga mempunyai kewajiban

yang harus dipenuhi dalam upaya perlindungan konsumen di Indonesia. Kewajiban-kewajiban tersebut antara lain:

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan jasa demi keamanan dan keselamatan
2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan atau jasa yang telah disepakati
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar rupiah yang telah disepakati

4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut³⁹

2.6.2 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

Selain konsumen, pelaku usaha juga memiliki hak dan kewajiban dalam menjalankan kegiatan usahanya. Hak-hak pelaku usaha yang dilindungi dalam undang-undang perlindungan konsumen antara lain:⁴⁰

1. Hak untuk menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan ;
2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen ;
4. Hak untuk direhabilitas nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan atau jasa yang diperdagangkan;
5. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Disamping hak-hak di atas yang merupakan hak pelaku usaha dalam perlindungan konsumen, terdapat pula kewajiban pelaku usaha yang ditujukan untuk melindungi kepentingan konsumen yang mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan pelaku usaha tersebut. Kewajiban-kewajiban tersebut antara lain:

1. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya

³⁹ Ibid,Ps.5.

⁴⁰ Ibid, Ps.6.

2. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
3. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
4. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan atau jasa yang berlaku.
5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
6. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
7. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.⁴¹

2.7 Tanggung Jawab Pelaku Usaha

Pelaku usaha sebagai produsen atau penyedia barang dan/atau jasa mempunyai tanggung jawab terhadap barang yang dihasilkan. Konsumen yang mengkonsumsi barang dan/atau jasa tersebut mempunyai hak-hak yang dilindungi terhadap barang dan atau jasa yang telah mereka beli. Berdasarkan perlindungan atas hak-hak konsumen tersebut maka timbul tanggung jawab bagi pelaku usaha untuk ikut serta dalam perlindungan hak-hak konsumen melalui barang dan atau jasa yang dihasilkan.

⁴¹ Ibid, Ps.7.

Pada dasarnya pelaku usaha bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh konsumen. Pertanggungjawaban tersebut bisa dalam berbagai bentuk, seperti pemberian ganti rugi atau pemberian garansi. Namun selain itu diatur juga dalam UUPK tanggung jawab pelaku usaha dalam hal terjadi kerugian yang dialami konsumen.

Dalam hal terdapat kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan, pelaku usaha bertanggung jawab atas pemberian ganti rugi yang dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁴² Pelaksanaan ganti rugi ini dilakukan dalam tenggang waktu 7 hari setelah tanggal transaksi.⁴³ Pemberian ganti rugi tersebut tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.⁴⁴

Dalam pasal ini terdapat pengecualian bahwa pelaku usaha dapat dibebaskan dari tanggung jawab ini dalam hal ia dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.⁴⁵ Dalam hal ini beban pembuktian dilakukan oleh pelaku usaha termasuk pembuktian ada tidaknya unsur kesalahan pidana yang dapat timbul dari pelaku usaha. Namun hal ini tidak menutup kemungkinan bagi jaksa untuk melakukan pembuktian.⁴⁶ Namun secara keseluruhan, pelaku usaha mengemban beban pembuktian dalam hukum perlindungan konsumen.⁴⁷

⁴² Ibid., Ps. 19 ayat (1) dan (2)

⁴³ Ibid., Ps. 19 ayat (3)

⁴⁴ Ibid., Ps. 19 ayat (4)

⁴⁵ Ibid., Ps. 19 ayat (5)

⁴⁶ Ibid., Ps. 22

Pelaku usaha yang menolak dan/atau tidak memberi tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen dapat digugat melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen.⁴⁸

Tanggung jawab pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi juga berlaku bagi pelaku usaha yang menjual barang dan/atau jasa kepada pelaku usaha lain. Tanggung jawab tersebut timbul apabila:

1. Pelaku usaha lain menjual kepada konsumen tanpa melakukan perubahan apapun terhadap barang dan/atau jasa tersebut.
2. Pelaku usaha lain di dalam transaksi jual beli tidak mengetahui adanya perubahan barang dan/atau jasa yang dilakukan oleh pelaku usaha atau tidak sesuai dengan contoh, mutu dan komposisi.⁴⁹

Dalam hal ini tanggung jawab pemberian ganti rugi diemban oleh pelaku usaha pertama, kecuali pelaku usaha lain yang menjual barang dan/atau jasa kepada masyarakat melakukan perubahan atas barang dan atau jasa tersebut.⁵⁰

Pelaku usaha juga bertanggung jawab memberikan jaminan atau garansi apabila ia memproduksi barang dan/atau jasa yang pemanfaatannya berkelanjutan dalam batas waktu sekurang-kurang 1 (satu) tahun. Pelaku usaha juga wajib menyediakan suku cadang dan/atau fasilitas purna jual dan wajib memenuhi jaminan atau garansi sesuai dengan yang dijaminan.⁵¹ Lebih jauh diatur dalam UUPK bahwa bagi pelaku usaha yang memproduksi barang dan/atau jasa yang pemanfaatannya berkelanjutan dalam batas waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun

⁴⁷ Ibid., Ps. 28

⁴⁸ Ibid., Ps. 23

⁴⁹ Ibid., Ps. 24 ayat (1)

⁵⁰ Ibid., Ps. 24 ayat (2)

⁵¹ Ibid., Ps. 25 ayat (1)

bertanggung jawab atas tuntutan ganti rugi dan/atau gugatan dari konsumen apabila pelaku usaha tersebut tidak menyediakan suku cadang dan/atau fasilitas perbaikan atau tidak memenuhi atau gagal memenuhi jaminan atau garansi yang diperjanjikan.⁵²

Selain pelaku usaha yang memproduksi barang yang pemanfaatannya berkelanjutan, pelaku usaha yang menawarkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan.⁵³ Dengan begitu tidak hanya konsumen barang saja yang dilindungi tetapi juga konsumen jasa.

Tanggung jawab pelaku usaha yang diatur dalam UUPK tidak hanya mencakup pelaku usaha yang memproduksi barang dan/atau jasa tetapi juga bagi pelaku usaha yang tidak secara langsung melakukan proses produksi. Dalam hal ini, importir barang dan jasa yang ditempatkan dalam posisi yang mengemban tanggung jawab kepada konsumen dalam hal importasi barang dan jasa itu tidak dilakukan oleh agen atau perwakilan produsen barang atau penyedia jasa asing.⁵⁴

Selain importir, UUPK juga menarik pelaku usaha periklanan untuk bertanggung jawab atas iklan-iklan yang mereka buat. Pelaku usaha periklanan bertanggung jawab atas iklan yang diproduksi dan segala akibat yang ditimbulkan oleh iklan tersebut.

Banyaknya jenis pelaku usaha yang diberikan beban tanggung jawab oleh UUPK mengisyaratkan bahwa UUPK hendak melindungi konsumen semaksimal mungkin. Namun dalam setiap peraturan terdapat pengecualian-pengecualian yang bertujuan untuk memberikan keseimbangan dalam peraturan tersebut. Dalam hal ini, terdapat pengecualian bagi pelaku usaha melaksanakan tanggung jawabnya terhadap konsumen, apabila:

⁵² Ibid., Ps. 25 ayat (2)

⁵³ Ibid., Ps. 26

⁵⁴ Ibid., Ps. 21 ayat (1) dan (2)

1. Barang tersebut terbukti seharusnya tidak diedarkan atau tidak dimaksudkan diedarkan;
2. Cacat barang timbul pada kemudian hari ;
3. Cacat timbul akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang
4. Kelalaian yang diakibatkan oleh konsumen
5. Lewatnya jangka waktu penuntutan 4(empat) tahun sejak barang dibeli atau lewatnya jangka waktu yang diperjanjikan.⁵⁵

2.8.Sengketa Konsumen

Sengketa konsumen dapat terjadi apabila terdapat perbedaan pandangan atau pendapat antara konsumen sebagai pihak kedua dan produsen sebagai pihak pertama mengenai suatu hal tertentu. Satu pihak merasa hak-haknya dirugikan, sedangkan pihak lainnya tidak merasa demikian. Pengertian sengketa konsumen adalah sengketa antara konsumen dengan pelaku usaha tentang produk barang dan/atau jasa konsumen. Upaya penyelesaian sengketa konsumen merupakan kebijakan yang baik dalam upaya memberdayakan konsumen. Upaya pemberdayaan konsumen merupakan bentuk kesadaran karakteristik secara khusus konsumen yakni adanya perbedaan kepentingan yang tajam antara pihak yang berbeda posisi tawarnya.

2.8.1 Penyelesaian sengketa secara damai

Penyelesaian sengketa secara damai adalah penyelesaian sengketa antara para pihak dengan atau tanpa kuasa/pendamping bagi masing-masing pihak, melalui cara damai. Perundingan dilakukan secara musyawarah dan atau mufakat antara

⁵⁵ Ibid., Ps. 27

para pihak yang bersangkutan. Penyelesaian sengketa secara damai ini sifatnya kekeluargaan sehingga prosesnya lebih mudah, murah dan relatif lebih cepat.

2.8.2 Penyelesaian melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen

Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen lembaga khusus yang dibentuk oleh pemerintah di tiap-tiap Daerah Tingkat II untuk penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan secara efisien, cepat, murah dan profesional, yaitu dapat melalui mediasi, arbitrase kemudian dapat juga memberikan konsultasi terhadap perlindungan konsumen. Hasil keputusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen memiliki suatu daya hukum yang cukup untuk memberikan peringatan bagi para pelaku usaha yang melanggar ketentuan yang tercantum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Hasil keputusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen dapat menjadi bukti permulaan yang cukup bagi penyidik apabila sengketa tersebut dibawa sampai tahap pengadilan. Jadi, peran Badan penyelesaian Sengketa Konsumen selain membantu konsumen dalam menyelesaikan sengketa, juga berperan sebagai aparat dalam melakukan penyidikan dengan cara melakukan penelitian terhadap sengketa perlindungan konsumen tersebut.

2.8.3 Penyelesaian melalui Pengadilan Umum

Pengajuan ganti rugi dalam sengketa konsumen dapat juga melalui pengadilan umum. Penyelesaian sengketa melalui pengadilan umum memperhatikan persona standi yang dimungkinkan dalam pasal 45 UUPK. Selain itu, jika penyelesaian sengketa dilakukan melalui pengadilan umum maka mekanismenya mengikuti/ prosedur beracara di pengadilan pada kasus-kasus perdata pada umumnya.

BAB III

PIHAK YANG BERWENANG DALAM PEMBERIAN DAN PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER

3.1 Tinjauan Umum Mengenai Kewenangan

3.1.1 Pengertian Kewenangan

Dalam literatur ilmu politik, ilmu pemerintahan, ilmu hukum dan ilmu sosiologi sering ditemukan istilah kekuasaan, kewenangan, dan wewenang. Kekuasaan sering disamakan begitu saja dengan kewenangan, dan kekuasaan sering dipertukarkan dengan istilah kewenangan, demikian pula sebaliknya. Bahkan kewenangan sering disamakan juga dengan wewenang. Kekuasaan biasanya berbentuk hubungan dalam arti bahwa “ada satu pihak yang memerintah dan pihak lain yang diperintah” (*the rule and the ruled*).⁵⁶

Dalam kamus WordWeb Dictionary kewenangan diartikan sebagai kekuasaan atau hak untuk mengatur dan membuat berbagai keputusan dan seseorang atau kelompok yang mengendalikan orang atau kelompok lain.⁵⁷ Menurut Soerjono Soekanto, kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan yang ada pada seseorang atau sekelompok orang yang mempunyai dukungan atau mendapat pengakuan dari masyarakat. Karena memerlukan pengakuan masyarakat, maka di dalam masyarakat yang sudah kompleks susunannya dan sudah mengenal pembagian kerja yang terinci, wewenang biasanya terbatas pada hal-hal yang diliputinya seperti waktu penggunaan wewenang dan cara menggunakan wewenang tersebut. Adanya kewenangan

⁵⁶ Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998), h. 35-36

⁵⁷ Program WordWeb Dictionary, Princeton University 2006

bertujuan untuk menetapkan kebijaksanaan, menentukan berbagai keputusan mengenai segala masalah penting serta menyelesaikan pertentangan-pertentangan.⁵⁸

Dalam hukum publik, wewenang berkaitan dengan kekuasaan. Kekuasaan diartikan sebagai kemampuan untuk mempengaruhi pihak lain menurut kehendak yang ada pada pemegang kekuasaan tersebut.⁵⁹ Sementara itu, Max Weber mengatakan bahwa kekuasaan adalah kesempatan seseorang atau sekelompok orang untuk menyadarkan masyarakat akan kemauan-kemauannya sendiri dengan sekaligus menerapkannya terhadap tindakan-tindakan perlawanan dari orang-orang golongan tertentu.⁶⁰

Kekuasaan merupakan inti dari penyelenggaraan Negara agar Negara dalam keadaan bergerak (*de staat in beweging*) itu dapat berkiprah, bekerja, berkapasitas, berprestasi, dan berkinerja melayani warganya. Oleh karena itu Negara harus diberi kekuasaan. Kekuasaan menurut Miriam Budiardjo adalah kemampuan seseorang atau sekelompok orang manusia untuk mempengaruhi tingkah laku seseorang atau kelompok lain sedemikian rupa sehingga tingkah laku itu sesuai dengan keinginan dan tujuan dari orang atau Negara.⁶¹

Agar kekuasaan dapat dijalankan maka dibutuhkan penguasa atau organ sehingga Negara itu dikonsepsikan sebagai himpunan jabatan-jabatan (*een ambten complex*) di mana jabatan-jabatan itu diisi oleh sejumlah pejabat yang mendukung hak dan kewajiban tertentu berdasarkan konstruksi subyek-kewajiban. Dengan demikian kekuasaan mempunyai dua aspek, yaitu aspek politik dan aspek hukum, sedangkan kewenangan hanya beraspek hukum semata. Artinya, kekuasaan itu dapat bersumber dari konstitusi, juga dapat bersumber dari luar konstitusi

⁵⁸ Soerjono Soekanto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 266

⁵⁹ Ibid., hal. 230.

⁶⁰ Max Weber, *Essay in Sociology*, penerjemah dan editor H.H. Gerth dan C.Wright Mills, (New York: Oxford University Press, 1946), hlm. 180.

⁶¹ Miriam Budiardjo, *Op Cit*, h. 35

(*inkonstitusional*), misalnya melalui kudeta atau perang, sedangkan kewenangan jelas bersumber dari konstitusi.

Kewenangan sering disejajarkan dengan istilah wewenang. Istilah wewenang digunakan dalam bentuk kata benda dan sering disejajarkan dengan istilah “*bevoegheid*” dalam istilah hukum Belanda. Menurut Phillipus M. Hadjon, jika dicermati ada sedikit perbedaan antara istilah kewenangan dengan istilah “*bevoegheid*”. Perbedaan tersebut terletak pada karakter hukumnya. Istilah “*bevoegheid*” digunakan dalam konsep hukum publik maupun dalam hukum privat. Dalam konsep hukum kita istilah kewenangan atau wewenang seharusnya digunakan dalam konsep hukum publik.⁶²

Ateng Syafrudin berpendapat ada perbedaan antara pengertian kewenangan dan wewenang.⁶³ Kita harus membedakan antara kewenangan (*authority, gezag*) dengan wewenang (*competence, bevoegheid*). Kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang, sedangkan wewenang hanya mengenai suatu “*onderdeel*” (bagian) tertentu saja dari kewenangan. Di dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang (*rechtsbevoegdheden*). Wewenang merupakan lingkup tindakan hukum publik, lingkup wewenang pemerintahan, tidak hanya meliputi wewenang membuat keputusan pemerintah (*bestuur*), tetapi meliputi wewenang dalam rangka pelaksanaan tugas, dan memberikan wewenang serta distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

Secara yuridis, pengertian wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan untuk menimbulkan akibat-akibat hukum.⁶⁴

⁶² Phillipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, Makalah, Universitas Airlangga, Surabaya, tanpa tahun, h. 20

⁶³ Ateng Syafrudin, *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*, Jurnal Pro Justisia Edisi IV, (Bandung, Universitas Parahyangan, 2000), h. 22

Pengertian wewenang menurut H.D. Stoud adalah:

Bevoegheid wet kan worden omscreven als het geheel van bestuurechtelijke bevoegdheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuurechtelijke rechtsverkeer. (wewenang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintah oleh subjek hukum publik dalam hukum publik).⁶⁵

Dari berbagai pengertian kewenangan sebagaimana tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan antara kewenangan dan wewenang. Kewenangan merupakan kekuasaan formal yang berasal dari undang-undang, sedangkan wewenang adalah suatu spesifikasi dari kewenangan, artinya barang siapa (subyek hukum) yang diberikan kewenangan oleh undang-undang, maka ia berwenang untuk melakukan sesuatu yang tersebut dalam kewenangan itu.

3.1.2 Cara Memperoleh Wewenang

Pejabat pemerintahan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya selalu berpedoman terhadap wewenang yang dimilikinya. Wewenang pemerintah tersebut diperoleh melalui Hukum Administrasi Negara.⁶⁶ Kewenangan pemerintah sifatnya terbatas dan berdasarkan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik.

Secara umum wewenang merupakan kekuasaan untuk melakukan semua tindakan hukum publik. Wewenang pemerintah dapat dibagi menjadi dua yaitu dalam arti luas dan sempit. Wewenang dalam arti luas adalah hak untuk dapat secara nyata mempengaruhi keputusan yang akan diambil oleh instansi pemerintahan lainnya.

⁶⁴ Indroharto, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994), h.65

⁶⁵ Stout HD, de Betekenissen van de wet, dalam Irfan Fachruddin, *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*, (Bandung: Alumni, 2004), h.4

⁶⁶ Victor Situmorang, *Dasar-dasar Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Bina Aksara, 1988), hal.18-19.

Sedangkan wewenang dalam arti sempit adalah hak untuk menjalankan suatu urusan pemerintahan. Setiap kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah harus berlandaskan hukum yang berlaku. Hal itu penting karena dengan adanya hukum yang mengatur wewenang tersebut, wewenang tersebut menjadi sah dan dapat dipertanggungjawabkan dalam pengambilan kebijakan atau keputusan. Kebijakan atau Keputusan yang diambil tanpa adanya wewenang yang sah akan mengakibatkan keputusan tersebut cacat hukum.

Kewenangan harus dilandasi oleh ketentuan hukum yang ada (konstitusi), sehingga kewenangan tersebut merupakan kewenangan yang sah. Dengan demikian, pejabat (organ) dalam mengeluarkan keputusan didukung oleh sumber kewenangan tersebut. Stroink menjelaskan bahwa sumber kewenangan dapat diperoleh bagi pejabat atau organ (institusi) pemerintahan dengan cara atribusi, delegasi dan mandat. Kewenangan organ (institusi) pemerintah adalah suatu kewenangan yang dikuatkan oleh hukum positif guna mengatur dan mempertahankannya. Tanpa kewenangan tidak dapat dikeluarkan suatu keputusan yuridis yang benar.⁶⁷

Wewenang yang dimiliki oleh Pejabat Pemerintahan dapat diperoleh melalui 3 cara:

Atribusi

Pemberian wewenang pemerintah yang baru oleh suatu peraturan perundang-undangan (produk hukum legislatif) untuk melakukan pemerintahan secara penuh. Pengertian secara penuh adalah pemberian kewenangan juga termasuk pemberian kewenangan untuk membuat suatu kebijakan yang dapat dituangkan dalam bentuk suatu peraturan perundang-undangan.

⁶⁷ [14] F.A.M. Stroink dalam Abdul Rasyid Thalib, *Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Aplikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), h. 219

Delegasi

Pemberian wewenang melalui pelimpahan wewenang yang telah ada yang berasal dari wewenang atribusi, kepada pejabat pemerintahan tidak secara penuh. Delegasi selalu didahului oleh suatu atribusi wewenang. Bila tidak ada atribusi wewenang, maka pendelegasian tidak sah.

Mandat

Pemberian tugas dari *mandans* (pemberi mandat) kepada mandataris (penerima mandat) untuk atas nama mandans membuat keputusan administrasi Negara. Pada Mandat, wewenang tetap berada di tangan mandans, sedangkan mandataris hanya melaksanakan perintah secara atas nama saja dan tanggung jawab tetap di tangan mandans.

Dalam kaitan dengan konsep atribusi, delegasi, ataupun mandat, J.G. Brouwer dan A.E. Schilder, mengatakan:⁶⁸

- a. *with attribution, power is granted to an administrative authority by an independent legislative body. The power is initial (originair), which is to say that is not derived from a previously existing power. The legislative body creates independent and previously non existent powers and assigns them to an authority.*
- b. *Delegation is a transfer of an acquired attribution of power from one administrative authority to another, so that the delegate (the body that the acquired the power) can exercise power in its own name.*
- c. *With mandate, there is not transfer, but the mandate giver (mandans) assigns power to the body (mandataris) to make decision or take action in its name.*

J.G. Brouwer berpendapat bahwa atribusi merupakan kewenangan yang diberikan kepada suatu organ (institusi) pemerintahan atau lembaga Negara oleh suatu badan legislatif yang independen. Kewenangan ini adalah asli, yang tidak

⁶⁸ J.G. Brouwer dan Schilder, *A Survey of Dutch Administrative Law*, (Nijmegen: Ars Aequilibr, 1998), h. 16-17

diambil dari kewenangan yang ada sebelumnya. Badan legislatif menciptakan kewenangan mandiri dan bukan perluasan kewenangan sebelumnya dan memberikan kepada organ yang berkompeten.

Delegasi adalah kewenangan yang dialihkan dari kewenangan atribusi dari suatu organ (institusi) pemerintahan kepada organ lainnya sehingga delegator (organ yang telah memberi kewenangan) dapat menguji kewenangan tersebut atas namanya, sedangkan pada Mandat, tidak terdapat suatu pemindahan kewenangan tetapi pemberi mandat (mandator) memberikan kewenangan kepada organ lain (mandataris) untuk membuat keputusan atau mengambil suatu tindakan atas namanya.

Ada perbedaan mendasar antara kewenangan atribusi dan delegasi. Pada atribusi, kewenangan yang ada siap dilimpahkan, tetapi tidak demikian pada delegasi. Berkaitan dengan asas legalitas, kewenangan tidak dapat didelegasikan secara besar-besaran, tetapi hanya mungkin dibawah kondisi bahwa peraturan hukum menentukan mengenai kemungkinan delegasi tersebut.

Delegasi harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut.⁶⁹

- a. delegasi harus definitif, artinya pemberi delegasi tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkan itu;
- b. delegasi harus berdasarkan ketentuan perundang-undangan, artinya delegasi hanya dimungkinkan jika ada ketentuan yang memungkinkan untuk itu dalam peraturan perundang-undangan;
- c. delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hierarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi;
- d. kewajiban memberi keterangan (penjelasan), artinya pemberi delegasi berwenang untuk meminta penjelasan tentang pelaksanaan wewenang tersebut;
- e. peraturan kebijakan (beleidsregel), artinya pemberi delegasi memberikan instruksi (petunjuk) tentang penggunaan wewenang tersebut.

⁶⁹ Philipus M. Hadjon, *Op Cit*, h. 5

Kewenangan yang dimiliki oleh organ (institusi) pemerintahan dalam melakukan perbuatan nyata (riil), mengadakan pengaturan atau mengeluarkan keputusan selalu dilandasi oleh kewenangan yang diperoleh dari konstitusi secara atribusi, delegasi, maupun mandat. Suatu atribusi menunjuk pada kewenangan yang asli atas dasar konstitusi (UUD). Pada kewenangan delegasi, harus ditegaskan suatu pelimpahan wewenang kepada organ pemerintahan yang lain. Pada mandat tidak terjadi pelimpahan apapun dalam arti pemberian wewenang, akan tetapi, yang diberi mandat bertindak atas nama pemberi mandat. Dalam pemberian mandat, pejabat yang diberi mandat menunjuk pejabat lain untuk bertindak atas nama mandator (pemberi mandat).

3.2 Tinjauan Mengenai Perizinan

3.2.1 Latar Belakang Perizinan

Perizinan pada mulanya dikenal pada saat individu maupun korporasi akan melakukan usahanya, baik untuk kegiatan tertentu maupun kegiatan-kegiatan usaha lainnya. Tanpa memiliki izin, individu maupun korporasi tidak dapat melakukan kegiatan usahanya. Dari situ timbul pertanyaan mengapa individu ataupun korporasi harus memiliki izin dalam melaksanakan kegiatan usahanya. Dalam menjawab pertanyaan, ada beberapa kemungkinan yang bisa ditelaah:⁷⁰

a. Segi Pungutan

Dari segi pungutan, Penguasa ingin mendapatkan pajak dan berbagai pungutan lainnya dari orang atau badan yang berusaha di wilayahnya. Pungutan yang dilakukan oleh penguasa dapat diberlakukan secara umum pada kegiatan usaha atau pungutan diberikan menurut jenis kegiatan usaha.

⁷⁰ Safri Nugraha et.al., *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia), hal.124.

b. Segi Dokumentasi dan Informasi

Dari segi dokumentasi dan informasi, penguasa ingin mencatat dan mengetahui orang atau badan yang melakukan kegiatan usaha di wilayahnya. Selain itu, pengusaha juga ingin mencatat dan mengetahui jenis kegiatan dan usaha yang dilakukan di wilayahnya.

c. Segi Ekonomi

Penguasa ingin mengatur kegiatan perekonomian di wilayahnya dengan berbagai cara, antara lain dengan membatasi perizinan untuk kegiatan usaha tertentu di wilayahnya, sedangkan di lain pihak, penguasa membuka perizinan untuk kegiatan usaha lainnya.

d. Segi Kepentingan Penguasa

Penguasa dalam beberapa kesempatan acap kali menggunakan perizinan untuk kepentingannya sendiri. Penguasa melakukan hal tersebut dengan membatasi pemberian izin usaha tertentu dan penguasa hanya memberikan izin kepada orang-orang yang mempunyai kepentingan tertentu dengan penguasa tertentu. Misalnya hubungan kekerabatan, bisnis atau keluarga.

e. Segi Pengendalian

Perizinan sering dipakai oleh penguasa untuk melakukan pengendalian terhadap kegiatan usaha yang dilakukan di wilayahnya dengan maksud antara lain agar orang-orang yang berusaha di wilayahnya tidak menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat satu sama lainnya dan untuk menciptakan keseimbangan.

f. Segi Hukum

Untuk kepentingan hukum, biasanya penguasa mewajibkan para pelaku usaha di wilayahnya untuk mematuhi segala ketentuan yang berlaku, dan juga memberikan persyaratan-persyaratan tertentu yang harus dipatuhi oleh pelaku usaha. Selain hak-

hak yang diperoleh para pelaku usaha tersebut pada izin usahanya. Apabila pelaku usaha tersebut melanggar kewajibannya maka penguasa berwenang melakukan tindakan hukum terhadap pelaku usaha tersebut.

g. Segi Kepastian Usaha

Perizinan juga dapat dikaitkan dengan kepentingan kepastian usaha bagi pihak yang menerima pemberian izin tersebut. Selain memberikan kepastian usaha kepada yang menerimanya, perizinan juga memberikan kepastian hukum bagi pemegang izin tersebut.⁷¹

3.2.2 Definisi Perizinan

Memberikan definisi mengenai perizinan merupakan sesuatu yang sulit. Van der Pot dalam tulisannya menyatakan *Het is uiterst moelijk voor bergrip vergunning een definitie te vinden* (sangat sukar membuat definisi untuk menyatakan pengertian izin itu).⁷² Sulitnya mendefinisikan suatu izin dikarenakan banyak perbedaan pendapat diantara para pakar tentang definisi izin tersebut. Namun ada beberapa definisi yang dapat mewakili pengertian izin secara umum. Utrecht mendefinisikan izin sebagai berikut: Bilamana pembuat peraturan tidak secara umum melarang suatu perbuatan tetapi masih membolehkannya asalkan dilakukan berdasarkan ketentuan yang berlaku untuk hal - hal konkret, maka perbuatan administrasi Negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat suatu izin (*vergunning*).

Menurut Sjachran Basah, izin adalah perbuatan hukum administrasi Negara bersegi satu yang mengaplikasikan peraturan dalam hal konkret berdasarkan

⁷¹ Ibid., hal.125

⁷² E.Utrecht, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, (Jakarta:Ichtiar 1957)hlm.187

persyaratan dan prosedur sebagaimana ditetapkan oleh ketentuan perundang-undangan.⁷³

E.Utrecht mengatakan bahwa bila pembuat peraturan umumnya tidak melarang suatu perbuatan, tetapi masih juga memperkenakannya asal saja diadakan secara yang ditentukan untuk masing-masing hal konkret, keputusan administrasi Negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat suatu izin.⁷⁴

Bagir Manan menyebutkan bahwa izin dalam arti luas berarti suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk membolehkan melakukan tindakan atau perbuatan tertentu yang secara umum dilarang.⁷⁵

N.M. Spelt dan J.B.J.M ten Berge membagi pengertian izin dalam arti luas dan sempit, yaitu dalam arti luas izin merupakan salah satu instrument yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi. Izin ialah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Dengan memberi izin penguasa memperkenankan orang yang memohonnya untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang.⁷⁶ Sedangkan izin dalam arti sempit menurut Spelt dan ten Berge adalah pengikatan-pengikatan pada suatu peraturan izin pada umumnya yang didasarkan pada keinginan pembuat undang-undang untuk mencapai suatu tatanan tertentu atau untuk menghalangi keadaan yang buruk. Hal yang pokok pada izin (dalam arti sempit) ialah bahwa suatu tindakan dilarang, terkecuali diperkenankan dengan tujuan

⁷³ Sjachran Basah, *Pencabutan Izin Salah Satu Sanksi Hukum Administrasi*, Makalah pada Penataran Hukum Administrasi dan Lingkungan di Fakultas Hukum Unair, 1995, hlm.3

⁷⁴ Op.cit., E.Utrecht, hlm.187.

⁷⁵ Bagir Manan, *Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengaturan Penyelenggaraan Hak Kemerdekaan Berkumpul Ditinjau dari Perspektif UUD 1945*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1995), hlm.8

⁷⁶ N.M.Spelt dan J.B.J.M. ten Berge, *Pengantar Hukum Perizinan*, disunting oleh Philipus M. HAdjon. (Surabaya: Yundika, 1993), hlm 2-3

agar dalam ketentuan-ketentuan yang disangkutkan dengan perkenan dapat dengan teliti diberikan batas-batas tertentu bagi tiap kasus.⁷⁷

Sedangkan menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 24 Tahun 2006 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Pasal 1 angka 8 dinyatakan bahwa izin adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah berdasarkan peraturan daerah atau peraturan lainnya yang merupakan bukti legalitas, menyatakan sah atau diperbolehkannya seseorang atau badan untuk melakukan usaha atau kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Berdasarkan definisi-definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa izin merupakan pengecualian dari suatu larangan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk tujuan tertentu. Sedangkan Perizinan merupakan upaya mengatur kegiatan-kegiatan yang memiliki peluang menimbulkan gangguan pada kepentingan umum. Perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan fungsi pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki pemerintah, merupakan mekanisme pengendalian administratif terhadap kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat.

3.2.3 Macam-Macam Izin

1. Lisensi

Lisensi adalah izin untuk melakukan sesuatu yang bersifat komersial serta mendatangkan keuntungan atau laba. Menurut Prajudi Atmo Sudirjo, lisensi adalah suatu pengertian khas Indonesia yang di Belanda tidak ada. Istilah tersebut berasal dari hukum administrasi Amerika Serikat, *License* yang dalam bahasa Belanda *vergunning*. Menurut Amrah Muslimin, lisensi adalah izin yang sebenarnya. Hal tersebut dikarenakan hal-hal yang diliputi oleh lisensi diletakkan di bawah

⁷⁷ Ibid.,hal.3

pengawasan pemerintah untuk mengadakan penertiban dan mencegah hal-hal yang tidak diinginkan.⁷⁸

2. Konsesi

Konsesi dalam kamus bahasa mengandung pengertian kelonggaran atau kemudahan setelah melewati proses diplomasi atau diskusi. Mengenai konsesi ini van Vollenhoven menyatakan bahwa konsesi adalah bilamana orang-orang partikelir setelah berdamai dengan pemerintah melakukan sebagian dari pekerjaan Pemerintah. Menurut H.D. van Wijk: *De concessive figuur wordt vooral gebruikt voor activiteiten van openbaar belang die de overheid niet zelf verricht maar overlaat aan particuliere ondernemingen*⁷⁹ (Bentuk konsesi terutama digunakan untuk berbagai aktivitas yang menyangkut kepentingan, lalu diserahkan kepada perusahaan-perusahaan swasta). Sedangkan E. Utrecht mengatakan konsesi adalah suatu keputusan administrasi Negara yang memperkenankan yang bersangkutan mengadakan perbuatan tersebut.⁸⁰

3. Dispensasi

W.K Prins mengatakan bahwa dispensasi adalah tindakan pemerintahan yang menyebabkan suatu peraturan perundang-undangan menjadi tidak berlaku bagi sesuatu hal yang istimewa (*relaxtio legis*).⁸¹ Sedangkan menurut Van Der Pot,

⁷⁸ Amran Muslimin, *Beberapa Asas-asas dan Pengertian-pengertian Pokok tentang Administrasi dan Hukum Administrasi*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1980) hal.118.

⁷⁹ H.Dvan Wijk en willem Konijnenbelt, *Hoofdstukken van Administratiefv Recht*, Vuga's - Gravenhage, 1995, hlm.224.

⁸⁰ Opcit. E.Uthrect. hlm.187

⁸¹ W.K.Prins dan R Kosim Adisaputra, *Pengantar Ilmu Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta:Pradnya Paramita,1983), hlm.72.

dispensasi merupakan keputusan administrasi negara yang membebaskan suatu perbuatan dari kekuasaan suatu peraturan yang menolak perbuatan itu.⁸²

3.2.4 Sifat Perizinan

Izin bersifat bebas , adalah izin sebagai keputusan tata usaha Negara yang penerbitannya tidak terikat pada aturan dan hukum tertulis serta organ yang berwenang dalam izin memiliki kadar kebebasan dalam memutuskan pemberian izin.

Izin bersifat terikat, adalah izin sebagai keputusan tata usaha Negara yang penerbitannya terikat pada aturan dan hukum tertulis dan tidak tertulis serta organ yang berwenang dalam izin kadar kebebasan dan wewenangnya tergantung pada kadar sejauh peraturan perundang-undangan mengaturnya. Misalnya IMB, izin HO ,dan lain-lain

Izin bersifat pribadi, artinya izin yang dikeluarkan oleh pemerintah hanya berlaku bagi pemegang izin yang namanya tercantum dalam izin tersebut.

3.2.5 Fungsi Perizinan

1. Penggerak Perekonomian Suatu Negara

Perizinan berfungsi untuk menggerakkan perekonomian suatu Negara yaitu dengan semakin banyaknya izin yang dikeluarkan oleh pemerintah maka akan semakin banyak kegiatan usaha yang tumbuh di Negara tersebut. Kegiatan usaha itulah yang menggerakkan perekonomian suatu Negara sehingga dapat menciptakan lapangan kerja dan kesejahteraan bagi masyarakat Negara yang bersangkutan.

2. Pengawasan dan Pengendalian Kegiatan Usaha

Pada fungsi ini ,pemerintah memberikan izin dengan memberikan syarat-syarat yang tegas dan juga diikuti oleh pemberian hak dan kewajiban kepada pemegang suatu izin.Pemerintah sebelum memberikan izin akan mempertimbang

⁸² Van der Pot dalam Utrecht dan Moh. Shaleh Djindang,*Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia* , cet akan kedelapan,(Jakarta: Penerbit dan Balai Buku Ichtar,1985), hal.143

segala aspek berkaitan dengan perekonomian suatu Negara/daerah dan kemanfaatan dari izin yang diberikan tersebut. Pemerintah menggariskan apa yang harus dikerjakan dan dapat dilakukan serta yang tidak boleh dilakukan oleh setiap pemegang izin.

Disamping itu pemerintah juga mempunyai kewenangan mengatur dengan jelas sanksi-sanksi, baik administrasi, perdata, atau pidana bagi setiap pemegang izin yang melanggar ketentuan hukum yang telah diatur. Kewenangan tersebut menunjukkan bahwa pemerintah bertindak sebagai pengawas dan pengendali terhadap pemberian izin kepada masyarakat

3. Fungsi Moneter

Pada fungsi moneter, perizinan mempunyai fungsi untuk memberikan kontribusi kepada Negara berupa penerimaan kepada Kas Negara. Kontribusi tersebut dapat berasal dari biaya perizinan yang dibebankan kepada pemohon, pajak yang diberikan setelah melakukan kegiatan usahanya dan pengenaan denda atas pelanggaran yang dilakukan oleh penerima izin terhadap kewajiban yang harus dijalanannya. Selain itu pada fungsi moneter perizinan tidak terpusatkan dan bertumpuk pada daerah-daerah tertentu saja, akan tetapi berusaha menyebarkan pemberian izin kepada daerah-daerah lainnya.

4. Fungsi Hukum

Fungsi hukum terkait dengan fungsi pengawasan dan pengendalian oleh pemerintah. Dalam fungsi hukum tersebut ada dua hal yang dapat dijabarkan lebih lanjut, yaitu:

Pemerintah dalam memberikan izin kepada masyarakat atau pengusaha, mendasarkan tindakannya tersebut kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku di Negara tersebut. Hal itu untuk menjamin aspek yuridis dan terpenuhinya asas legalitas dalam prosedur pemberian izin. Aspek yuridis ini penting manakala

terjadi perbedaan dan atau perselisihan kepentingan antara pemerintah dan masyarakat dalam prosedur perizinan

Pemerintah berhak dan berkewajiban untuk menegakkan peraturan dan ketentuan yang berlaku dalam prosedur perizinan yang ada. Oleh sebab itu penegakan hukum dalam perizinan menjadi wewenang sepenuhnya dari pemerintah .

3.2.6 Tujuan Pemberian Izin

Secara umum tujuan dan fungsi dari perizinan adalah untuk pengendalian daripada aktivitas pemerintah dalam hal-hal tertentu dimana ketentuannya berisi pedoman-pedoman yang harus dilaksanakan oleh baik yang berkepentingan ataupun oleh pejabat yang berwenang.⁸³ Selain itu tujuan dari perizinan juga dapat dilihat melalui dua sisi yaitu:

1. Bagi Pemerintah

a. Untuk melaksanakan peraturan

Apakah ketentuan-ketentuan yang termuat dalam peraturan tersebut sesuai dengan kenyataan dalam praktiknya atau tidak dan sekaligus untuk mengatur ketertiban dalam kegiatan usaha.

b. Sebagai sumber pendapatan daerah

Dengan adanya permintaan permohonan izin , maka secara langsung pendapatan pemerintah akan bertambah karena setiap izin yang dikeluarkan pemohon harus membayar retribusi terlebih dahulu . Semakin banyak izin yang dikeluarkan maka semakin besar pendapatan yang diperoleh.

2. Bagi Masyarakat

- a. Untuk adanya Kepastian Hukum
- b. Untuk adanya kepastian hak
- c. Untuk memudahkan mendapat fasilitas.

⁸³ Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*(Jakarta:Sinar Grafika, 2010),hlm.200.

3.2.7 Elemen Pokok Perizinan

1. Wewenang

Indonesia sebagai suatu Negara yang berlandaskan hukum tentunya memegang prinsip bahwa pemerintah menjalankan pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan kata lain, baik dalam menjalankan fungsi pengaturan maupun fungsi pelayanan harus didasarkan pada wewenang yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.. *Om positief recht ten kunnen vaststellen en handhaven is een bevoegdheid noodzakelijk. Zonder bevoegdheid kunnen geen juridisch concrete besluiten genomen worden,*⁸⁴ (untuk dapat melaksanakan dan menegakkan ketentuan hukum positif perlu wewenang, tanpa wewenang tidak dapat dibuat keputusan yuridis yang bersifat konkret)

2. Izin Sebagai Bentuk Ketetapan

Dalam kesehariannya pemerintah bertugas memelihara ketertiban dan keamanan serta mengupayakan kesejahteraan social bagi masyarakatnya. Untuk mendukung tugas tersebut, pemerintah diberikan kewenangan dalam bidang pengaturan untuk menjalankan fungsinya yaitu kewenangan membentuk ketetapan yang berfiat individual dan konkret. Sesuai dengan sifatnya, ketetapan ini merupakan ujung tombak dari instrument hukum dalam penyelenggaraan pemerintahan, atau sebagai penutup dalam, rangkaian norma hukum. Salah satu wujud dari ketetapan ini adalah izin

Berdasarkan jenis-jenis ketetapan, izin termasuk sebagai ketetapan yang bersifat konstitutif, yakni ketetapan yang menimbulkan hak baru yang sebelumnya tidak dimiliki oleh seseorang yang namanya tercantum dalam ketetapan itu.

⁸⁴ F.A.M Stroink en J.G. Steenbeek, *Inleiding in het Staats-en Administratief Recht*. (Alphen aan den Rijn: Samson H.D. Tjeenk Willink, 1985), hlm.26.

3.2.8 Asas-Asas Penyelenggaraan Pemerintahan

Setiap pejabat pemerintahan dalam menyelenggarakan pemerintahannya mempunyai asas-asas yang harus dipatuhi sebagai pedoman dan etika dalam menjalankan pemerintahan. Asas-asas ini biasa disebut Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AAUPB) yang mengatur tingkah laku pejabat pemerintahan dalam penyelenggaraan Negara. Asas-asas tersebut merupakan asas hukum yang memiliki daya mengikat sehingga harus dipatuhi oleh setiap pejabat pemerintahan. Asas-asas Pemerintahan yang Baik tersebut antara lain terdiri atas:

- a) Asas kepastian hukum adalah asas dalam Negara hukum yang mengutamakan landasan peraturan perundang-undangan, kepatutan dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggaraan Negara;
- b) Asas tertib penyelenggara Negara adalah asas yang menjadi landasan keteraturan, keserasian dan keseimbangan dalam pengendalian penyelenggaraan Negara;
- c) Asas keterbukaan adalah asas yang membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan Negara dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak-asasi pribadi, golongan dan rahasia Negara;
- d) Asas proporsionalitas adalah asas yang mengutamakan keseimbangan antara hak dan kewajiban penyelenggara Negara;
- e) Asas profesionalitas adalah asas yang mengutamakan keahlian yang berlandaskan kode etik dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- f) Asas Akuntabilitas adalah asas yang menentukan bahwa setiap kegiatan dan hasil akhir dari kegiatan penyelenggaraan Negara harus dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi Negara.

3.3 Pihak-Pihak Terkait Di Dalam Kebijakan Pemberian dan Pencabutan Izin

Pihak-pihak yang terkait dalam kebijakan pemberian dan pencabutan izin adalah pihak-pihak yang membuat, merumuskan, memberikan pertimbangan untuk menyusun suatu kebijakan atau keputusan pemberian dan pencabutan izin.

3.3.1 Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta

a. Kedudukan

Gubernur adalah Kepala Daerah Provinsi yang berkedudukan sebagai wakil pemerintah pusat dalam melaksanakan otonomi daerah. Dalam kedudukannya sebagai Kepala Daerah, Gubernur bertanggung jawab kepada DPRD Provinsi sedangkan dalam kedudukannya sebagai wakil pemerintah, Gubernur bertanggung jawab kepada Presiden melalui Menteri Dalam Negeri. Kewenangan Gubernur selaku Kepala Daerah diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

b. Tugas

Gubernur dalam tugasnya memegang dua peran yaitu sebagai alat pemerintah pusat dan alat pemerintah daerah. Sebagai alat pemerintah pusat, Kepala Daerah bertugas:

1. Memegang pimpinan kebijakan politik polisional di daerahnya dengan mengindahkan wewenang-wewenang yang ada pada pejabat-pejabat yang bersangkutan berdasarkan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku;
2. Menyelenggarakan koordinasi antara jawatan-jawatan Pemerintah Pusat di daerah dan antara jawatan-jawatan tersebut dengan Pemerintah Daerah;
3. Melakukan pengawasan atas jalannya pemerintahan daerah, dan

4. Menjalankan tugas-tugas lain yang diserahkan kepadanya oleh Pemerintah Pusat

Sebagai alat Pemerintah Daerah, Kepala Daerah memimpin pelaksanaan eksekutif pemerintahan daerah baik di bidang urusan rumah tangga maupun di bidang perbantuan.

c. Fungsi

Gubernur selaku Kepala Daerah Provinsi menjalankan fungsi:

1. perencanaan dan pengendalian pembangunan;
2. perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang;
3. penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat;
4. penyediaan sarana dan prasarana umum;
5. penanganan bidang kesehatan;
6. penyelenggaraan pendidikan dan alokasi sumber daya manusia potensial; penanggulangan masalah sosial lintas kabupaten/kota;
7. pelayanan bidang ketenagakerjaan lintas kabupaten/kota;
8. memfasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil, dan menengah termasuk lintas kabupaten/kota;
9. pengendalian lingkungan hidup;
10. pelayanan pertanahan termasuk lintas kabupaten/kota;
11. pelayanan kependudukan, dan catatan sipil;
12. pelayanan administrasi umum pemerintahan;
13. pelayanan administrasi penanaman saranal termasuk lintas kabupaten/kota;
14. penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya yang belum dapat dilaksanakan oleh kabupaten/kota ; dan
15. urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.

d. Kewajiban

Gubernur selaku Kepala Daerah, berdasarkan pasal 27 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mempunyai kewajiban:

1. Memegang teguh dan mengamalkan Pancasila, melaksanakan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta mempertahankan dan memelihara keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia;
2. Meningkatkan kesejahteraan rakyat;
3. Memelihara ketentraman dan ketertiban masyarakat;
4. Melaksanakan kehidupan demokrasi;
5. Menaati dan menegakkan seluruh peraturan perundang-undangan;
6. Menjaga etika dan norma dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah;
7. Memajukan dan mengembangkan daya saing daerah;
8. Melaksanakan prinsip tata pemerintahan yang bersih dan baik.
9. Melaksanakan dan mempertanggungjawabkan pengelolaan keuangan daerah;
10. Menjalin hubungan kerja dengan seluruh instansi vertikal di daerah dan semua perangkat daerah;
11. Menyampaikan rencana strategis penyelenggaraan pemerintahan daerah di hadapan Rapat Paripurna DPRD.

3.3.2 Dinas Perhubungan DKI Jakarta

a. Kedudukan

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan yang dipimpin oleh seorang kepala dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah. Dinas perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dikoordinasikan oleh Asisten Perekonomian dan Administrasi. Kedudukan Dinas Perhubungan tersebut diatur dalam pasal 66 Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2008

tentang Organisasi Perangkat Daerah dan pasal 2 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan.

b. Tugas

Tugas Dinas Perhubungan berdasarkan pasal 3 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan adalah menyelenggarakan pembinaan, perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengendalian, pengawasan dan pengkoordinasian kegiatan di bidang perhubungan darat, laut dan udara.

c. Fungsi

Berdasarkan pasal 67 ayat 2 (dua) Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Perhubungan dalam tugasnya melaksanakan fungsi-fungsi:

1. Penyusunan dan pelaksanaan rencana kerja dan anggaran dinas perhubungan;
2. Perumusan kebijakan teknis pelaksanaan urusan perhubungan;
3. Penyelenggaraan di bidang perhubungan darat, perairan, dan laut;
4. Pembinaan dan pengembangan sistem perhubungan darat, perairan, laut dan udara;
5. Pengawasan dan pengendalian sistem usaha dan kegiatan perhubungan darat, perairan, laut dan udara;
6. Pengembangan sistem transportasi perkotaan;
7. Pelayanan, pembinaan, dan pengendalian perizinan, standarisasi/sertifikasi dan/atau rekomendasi di bidang perhubungan;
8. Penetapan lokasi, pengelolaan, dan pembinaan usaha perparkiran;
9. Penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan;
10. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dan barang, dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor.;
11. Penghitungan, pengawasan dan evaluasi tarif angkutan jalan, perairan, dan laut;

12. Penataan, penetapan, pengawasan, dan evaluasi jaringan trayek angkutan jalan;
13. Pemungutan, penatausahaan, penyetoran, pelaporan, dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi di bidang perhubungan darat, laut, dan udara;
14. Penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana perhubungan;
15. Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah;
16. Pengelolaan kepegawaian, keuangan, barang, dan ketatausahaan Dinas Perhubungan; dan
17. Pelaporan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi.

3.4 Pihak Terkait Di Luar Pemberian Dan Pencabutan Izin

Pihak terkait diluar pencabutan izin adalah pihak-pihak yang berkaitan dalam pencabutan izin trayek bus reguler oleh Dinas Perhubungan DKI. Pihak-pihak ini posisinya di luar pencabutan izin karena bukan sebagai pembuat keputusan mengenai pencabutan izin.

3.4.1 Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta

Badan Layanan Umum Transjakarta adalah lembaga yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan sarana bus yang memiliki jalur khusus, halte yang dibangun khusus, sistem waktu yang terjadwal, sistem ticketing elektronik, tarif yang terjangkau dan kapasitas angkut yang lebih besar sehingga dapat memberikan manfaat layanan angkutan umum yang lebih baik. BLU Transjakarta pertama kali dibentuk oleh pemprov DKI Jakarta melalui Peraturan Gubernur No.110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja BLU Transjakarta Busway sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Gubernur No.48 Tahun 2006 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja BLU Transjakarta Busway.

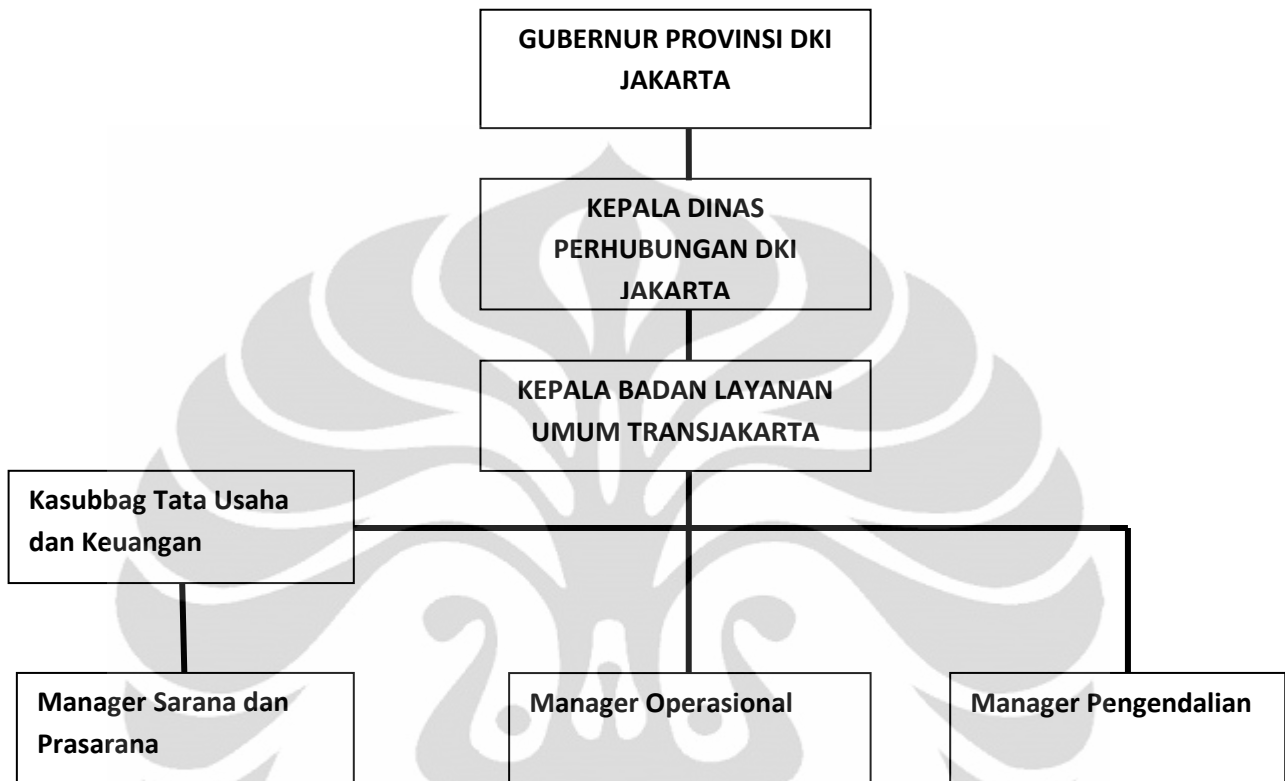
a. Kedudukan, Tugas dan Fungsi

Badan Layanan Umum Transjakarta merupakan badan layanan umum yang sebagai Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum Busway. Badan Layanan Umum dalam kegiatannya dipimpin oleh seorang kepala di bawah koordinasi dan bertanggung jawab kepada Dinas Perhubungan.

Badan Layanan Umum Transjakarta mempunyai tugas mengelola angkutan umum busway. Dalam melaksanakan tugas pengelolaan tersebut, Badan Layanan Umum Transjakarta mempunyai fungsi:

1. Penyusunan rencana dan program kerja Badan Layanan Umum Transjakarta;
2. Pengoperasian angkutan umum busway yang terdiri dari jaringan utama dan jaringan pengumpan;
3. Pemilihan dan penetapan operator dalam operasional angkutan umum busway;
4. Penyusunan dan pengendalian standar pelayanan operasional/standar pelayanan minimal angkutan umum busway;
5. Pengawasan dan pengendalian seluruh sistem pengoperasian angkutan umum busway
6. Pemeliharaan dan perawatan sarana dan prasarana yang menjadi kewenangannya
7. Pengelolaan dan pengendalian sistem tiket
8. Pengelolaan keuangan
9. Penyusunan perhitungan biaya Rupiah per Kilometer operator angkutan umum busway
10. Pelaksana koordinasi dan kerja sama dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah/Unit Kerja Satuan Daerah, Instansi pemerintah dan perangkat terkait;
11. Penyiapan rencana strategi bisnis
12. Pelaksana kegiatan ketatausahaan

b. Struktur Organisasi



3.4.2 Perusahaan Otobus (P.O)

Perusahaan otobus adalah perusahaan-perusahaan yang kegiatan usahanya dalam bidang jasa usaha transportasi dengan menggunakan armada bus. Perusahaan otobus yang dimaksud disini adalah perusahaan yang armada busnya dicabut izin trayeknya oleh Dinas Perhubungan akibat pengoperasian busway koridor IX dan X. Perusahaan. Perusahaan otobus tersebut yang menjadi obyek dari pencabutan izin antara lain PPD, Mayasari Bakti, Bianglala, Steady Safe, dan Agung Bakti. Keenam perusahaan ini mengoperasikan armada busnya di jalur busway koridor IX dan X. Keenam perusahaan tersebut mengoperasikan 477 bus reguler yang bersinggungan dengan koridor busway koridor IX dan X.

3.5 Pemberian dan Pencabutan Izin

Pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya memerlukan izin dari Instansi atau dinas-dinas terkait yang berwenang supaya kegiatan usaha berjalan sesuai ketentuan hukum yang berlaku. Instansi dan dinas-dinas tersebut biasanya merupakan bagian atau organ dari penyelenggara negara maupun daerah di bidang perizinan. Tidak hanya berwenang memberikan izin, namun instansi ataupun dinas-dinas tersebut juga berwenang dalam pencabutan izin. Baik pencabutan maupun pemberian izin memiliki mekanisme yang sudah ditetapkan dan diatur dalam suatu peraturan sehingga tidak bisa sewenang-wenang.

3.5.1 Mekanisme Pemberian Izin

Pemberian izin trayek bus reguler dilakukan melalui Dinas Perhubungan DKI Jakarta selaku pemegang kewenangan di bidang perizinan transportasi di DKI Jakarta. Kewenangan memberikan izin diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah dan untuk mekanismenya diatur secara khusus dalam Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 1678 Tahun 1991 tentang Prosedur Pelayanan Perizinan Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum Di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Secara singkat mekanisme pemberian izin silakukan sebagai berikut:

Pemohon mengajukan permohonan ijin trayek kepada Gubernur melalui Dinas Perhubungan di loket pelayanan perizinan. Permohonan tersebut kemudian akan disampaikan oleh Bagian Tata Usaha kepada Kepala Dinas LLAJR, Kepala Bina Usaha Angkutan, Suku Dinas yang bersangkutan, Seksi yang bersangkutan (seksi bus kota apabila ingin mengajukan izin trayek bus), sampai kepada Wakil Kepala Dinas untuk diproses untuk disetujui atau ditolak. Bagian Tata Usaha nantinya akan menerbitkan Surat Izin Trayek apabila permohonan izin disetujui atau Surat Penolakan beserta alasan-alasannya apabila permohonan izin trayek ditolak.⁸⁵

⁸⁵ Prosedur selengkapnya dapat dilihat di lampiran

3.5.2 Mekanisme Pencabutan Izin

Dinas perhubungan selain sebagai instansi yang berwenang memberikan izin, juga mempunyai wewenang dalam mencabut izin dalam bidang transportasi. Kewenangan Dinas Perhubungan dalam mencabut izin diatur dalam pasal 71 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Dan Danau serta Penyeberangan Di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Prosedur pencabutan izin trayek diatur dalam penjelasan pasal 71 Perda Nomor 12 Tahun 2003 yang dilakukan dengan cara:

1. Peringatan Tertulis sebanyak 3 kali berturut-turut dalam tenggang waktu masing-masing satu bulan
2. Apabila peringatan tersebut tidak diindahkan maka dilanjutkan dengan pembekuan izin trayek dalam jangka waktu satu bulan
3. Jika pembekuan izin trayek habis jangka waktunya dan tidak ada upaya perbaikan, maka izin trayek tersebut dicabut.
4. Izin trayek dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin apabila perusahaan yang bersangkutan:
 - a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara
 - b. Memperoleh izin trayek dengan cara tidak sah

3.5.3 Alasan-Alasan Pencabutan Izin Trayek

Pencabutan izin apapun oleh dinas terkait termasuk izin trayek tidak dapat dilakukan secara sewenang-wenang. Untuk mencabut izin trayek ada prosedur dan alasan-alasan tertentu yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Alasan-alasan pencabutan izin trayek diatur dalam penjelasan pasal 71 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Dan Danau Serta Penyeberangan Di Provinsi DKI Jakarta.

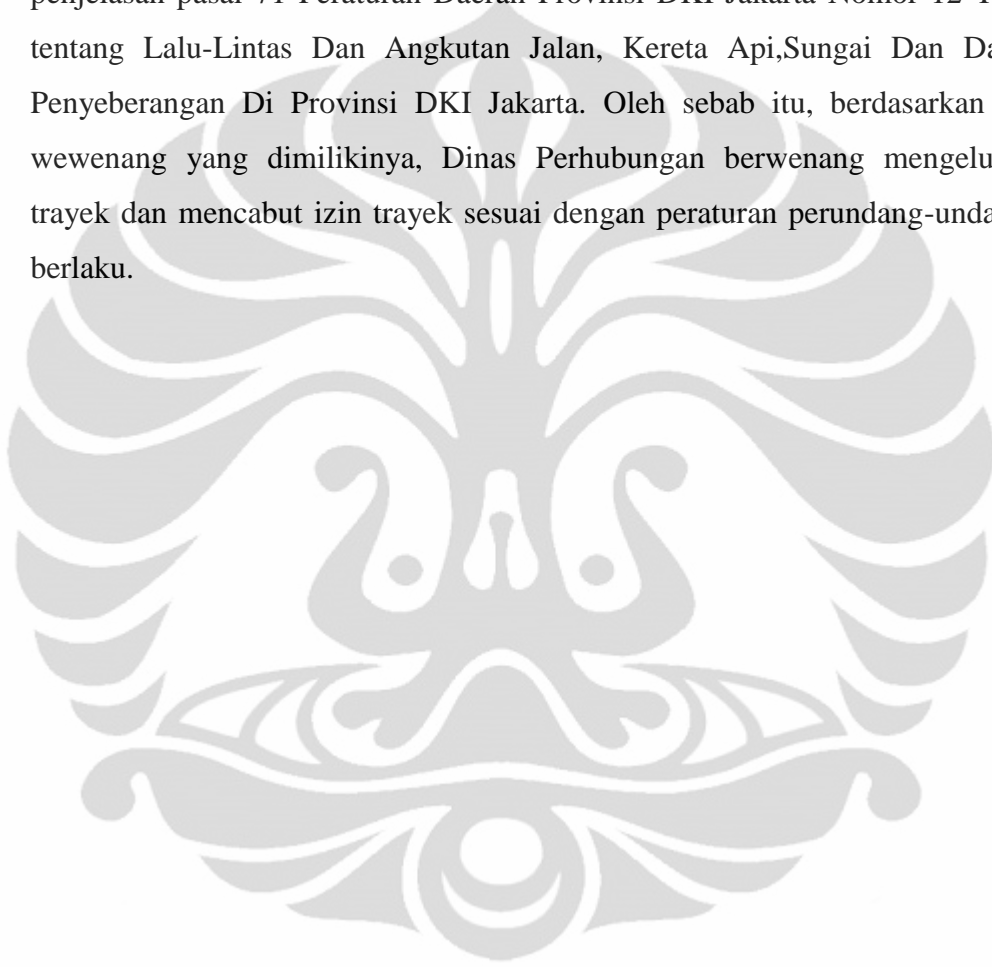
Alasan-alasan tersebut antara lain:

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 dari 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 perusahaan angkutan
9. Tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi
10. Memperkerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.

3.6 Kewenangan Dinas Perhubungan dalam Pemberian dan Pencabutan Izin Trayek

Dinas Perhubungan merupakan organ pemerintah daerah di bidang perhubungan. Kewenangannya merupakan dekonsentrasi kekuasaan yang dimiliki oleh Gubernur dan dilimpahkan kepada dinas-dinas dibawahnya. Kewenangan Dinas Perhubungan memberikan dan mencabut izin trayek merupakan bagian dari fungsi dinas perhubungan di bidang pelayanan, pembinaan, dan pengendalian, perizinan, standarisasi/ sertifikasi dan/atau rekomendasi di bidang perhubungan yang diatur dalam pasal 67 ayat 2 huruf g Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah. Wewenang pemberian izin

tersebut kemudian secara khusus diatur dalam Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 1678 Tahun 1991 tentang Prosedur Pelayanan Perizinan Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Sedangkan wewenang Dinas Perhubungan dalam pencabutan izin diatur secara khusus dalam penjelasan pasal 71 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Dan Danau Serta Penyeberangan Di Provinsi DKI Jakarta. Oleh sebab itu, berdasarkan tugas dan wewenang yang dimilikinya, Dinas Perhubungan berwenang mengeluarkan izin trayek dan mencabut izin trayek sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



BAB IV

ANALISIS PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS REGULER BERDASARKAN UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

4.1 Keputusan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Mencabut Izin Trayek

Pada akhir tahun lalu tepatnya 31 desember 2010, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta resmi meluncurkan dua koridor baru Bus Transjakarta. Dua koridor tersebut adalah koridor 9 yang melayani rute Pinangranti- Pluit dan koridor 10 yang melayani rute Cililitan-Tanjung priok. Peresmian dua koridor busway tersebut melengkapi 8 koridor yang sudah ada sebelumnya sehingga saat ini terdapat 10 koridor busway yang beroperasi. Bersamaan dengan beroperasinya dua koridor baru tersebut, pada awal february Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan mengeluarkan surat keputusan pencabutan izin trayek bagi armada bus reguler yang 50 persen jalurnya bersinggungan dengan jalur Bus Transjakarta koridor IX dan X.

4.1.1 Latar Belakang

Pencabutan izin trayek bus reguler yang bersinggungan dengan koridor busway menurut Kepala Dinas Perhubungan DKI Udar Pristono dimaksudkan agar masyarakat beralih menggunakan bus Transjakarta sebagai sarana transportasi massal. Namun pada kenyataannya, terdapat perda yang mengatur mengenai pencabutan izin trayek bus reguler yang bersinggungan dengan koridor busway. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam hal ini Gubernur mengeluarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 173 Tahun 2010 tentang Prosedur Penetapan Operator Bus Transjakarta Busway. Peraturan tersebut selain mengatur mengenai badan pengelola dan tata kerja busway, juga mengatur keadaan yang terjadi apabila koridor baru busway dioperasikan. Keadaan yang dimaksud adalah pencabutan bagi trayek bus reguler yang bersinggungan dengan busway. Namun dalam peraturan tersebut tidak secara gamblang disebutkan tentang pencabutan trayek apabila ada koridor baru

busway yang beroperasi, tetapi secara implisit dalam suatu pasal yang digabung dengan ketentuan yang lain.

Sebagai akibat dari Peraturan Gubernur tersebut, sebanyak 189 bus yang bersinggungan dengan busway koridor IX dan 288 bus yang bersinggungan dengan busway koridor X dicabut izin trayeknya oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Bus-bus yang dicabut trayeknya tersebut berasal dari 5 perusahaan yaitu Perum PPD, PT Mayasari Bakti, PT. Steady Safe, PT. Bianglala Metropolitan dan PT. Agung Bakti. Berikut rincian trayek bus yang dicabut beserta nama perusahaannya:

NO	KONSORSIUM ANGGOTA	JUMLAH KENDARAAN			PERSINGGUNGAN
		IZIN PRINSIP	REALISASI	OPERASI	
KORIDOR IX PINANG RANTI – PLUIT (9 TRAYEK 189 KENDARAAN)					
	PERUM PPD	2585	1700	66	
1	PAC-13 KP.RAMBUTAN - M.ANGKE			25	85 %
2	46 KP.RAMBUTAN - GROGOL			30	70 %
3	P-37 BLOK M – ANGKE			11	50 %
	PT.MAYASARI BAKTI	1739	1595	123	
1	P-8B KP.RAMBUTAN - M.ANGKE			14	85 %
2	PAC-74 KP.RAMBUTAN - TANGERANG			15	70 %
3	P-6 CILILITAN – GROGOL			43	70 %
4	P-39 GROGOL – BEKASI			10	60 %
5	P-6A KP.RAMBUTAN - KALIDERES			25	60 %
6	PAC-26 GROGOL – BEKASI			16	50 %

NO	KONSORSIUM ANGGOTA	JUMLAH KENDARAAN			PERSINGGUNGAN
		IZIN PRINSIP	REALISASI	OPERASI	
KORIDOR X CILILITAN – TG.PRIOK (18 TRAYEK 288 KENDARAAN)					
	PERUM PPD	2585	1700	66	
1	REG-42 CILILITAN – TG.PRIOK			30	100 %
2	REG-41A KP.RAMBUTAN - SENEN			15	60 %
3	PAC-18 P.GADUNG – DEPOK			21	60 %
	PT.MAYASARI BAKTI	1739	1595	143	
4	P-8 KP.RAMBUTAN - TG.PRIOK			28	100 %
5	P-8A KP.RAMBUTAN - TG.PRIOK			17	100 %
6	PAC-07 KP.RAMBUTAN - TG.PRIOK			11	90 %
7	PAC-82 TG.PRIOK – DEPOK			11	90 %
8	PAC-25 TG.PRIOK - BEKASI			10	90 %
9	PAC-04 KP.RAMBUTAN – KOTA			12	60 %

10	P-17A KP.RAMBUTAN – MANGGA DUA			37	60 %
11	REG-50 P.GADUNG - TG.PRIOK			17	60 %
	PT.STEADY SAFE	1.025	509	40	
1	REG-948 KP.MELAYU – TG.PRIOK			15	70 %
2	PAC-67 KP.RAMBUTAN – KOTA			10	60 %
3	PAC-65 TG.PRIOK – BLOK M			15	50 %
	PT. BIANGLALA METROPOLITAN	300	190	14	
1	PAC107- P.GADUNG - CIPUTAT			14	50 %
	PT.AGUNG BAKTI	25	25	25	
1	PAC-120 BLOK M – TG.PRIOK			4	50 %
2	P-89 BLOK M - TG.PRIOK			19	50 %
3	REG-954 BLOK M - TG.PRIOK			2	50 %

4.1.2 Tujuan Pencabutan Izin

Pencabutan izin trayek yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan DKI pada awalnya bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan mendorong penumpang bus reguler agar menggunakan bus Transjakarta. Namun yang sebenarnya terjadi ialah pencabutan izin trayek bus reguler yang bersinggungan dengan koridor busway adalah untuk melaksanakan Peraturan Gubernur Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta – Busway Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Dalam pasal 1 angka 16 Peraturan Gubernur tersebut pemilik izin trayek yang akan dicabut trayeknya memiliki Hak Proporsi Bus yaitu hak pemilik izin trayek atas proporsi bus di koridor busway tertentu sebagai kompensasi dari pengakhiran izin trayek yang dimilikinya akibat pengoperasian koridor bus Transjakarta. Jadi, apabila ada koridor bus Transjakarta baru yang dioperasikan, maka bus reguler yang trayeknya bersinggungan lebih atau sama dengan 50 % dengan koridor tersebut mendapatkan hak untuk menjadi operator bagi koridor tersebut. Selambat-lambatnya dalam waktu 6 bulan, pemegang hak proporsi wajib membentuk badan usaha untuk ikut serta dalam perusahaan jasa operator Bus Transjakarta. Apabila pemilik trayek tidak menggunakan hak-nya maka para pemilik izin trayek tersebut dianggap mengundurkan diri dari keikutsertaan perusahaan jasa operator bus Transjakarta. Hal ini terdapat dalam pasal 4 ayat 2 dan 3 Peraturan Gubernur Nomor 110 Tahun

2003 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta – Busway Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Dalam peraturan gubernur tersebut disebutkan pula bahwa izin trayek yang dimiliki oleh pemilik izin trayek akan berakhir dengan sendirinya pada saat penetapan hak proporsi bus.

Oleh sebab itu ketika bus Transjakarta koridor IX dan X mulai beroperasi, Dinas Perhubungan DKI mengeluarkan Surat Keputusan pencabutan izin trayek bagi bus reguler yang trayeknya bersinggungan lebih atau sama dengan 50 % dengan koridor busway yang baru beroperasi. Surat keputusan tersebut terbit bersamaan dengan diberikannya hak proporsi untuk mengusahakan jasa operator bus Transjakarta.

4.2. Permasalahan Konsumen Pasca Pencabutan Izin Trayek

Setiap keputusan publik yang diambil oleh penguasa pasti akan selalu membawa akibat baik secara langsung maupun tidak langsung bagi masyarakat. Akibat yang ditimbulkan pun bisa bersifat positif maupun negatif. Pada kasus pencabutan izin trayek bus reguler yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan DKI, timbul beberapa akibat baik yang langsung maupun tidak langsung. Akibat langsung dari pencabutan izin trayek ini dirasakan oleh para supir, kenek dan perusahaan bus yang dicabut izin trayeknya. Sedangkan akibat tidak langsung dari pencabutan izin trayek ini dirasakan oleh penumpang bus reguler selaku konsumen. Oleh sebab itu dalam sub bab selanjutnya akan dibahas mengenai akibat dan masalah yang dialami penumpang bus reguler pasca pencabutan izin trayek bus reguler.

4.2.1 Masalah Yang Dihadapi Konsumen

Para penumpang bus reguler sebagai konsumen secara tidak langsung ikut terkena dampak dari pencabutan izin trayek bus reguler yang bersinggungan dengan koridor bus Transjakarta. Penumpang bus reguler yang terkena dampak dari pencabutan izin trayek tersebut ialah penumpang bus reguler yang trayeknya bersinggungan lebih atau sama dengan 50 % dengan bus Transjakarta koridor IX dan X.

a. Sulit Mencapai Tempat Tujuan

Penumpang bus reguler tersebut kebanyakan adalah pekerja kantoran dan pelajar. Dampak yang timbul dari pencabutan izin trayek bus reguler tersebut bagi konsumen adalah konsumen sulit untuk mencapai tempat tujuan karena bus yang biasa ditumpangi telah dicabut izinnya, Sedangkan tidak ada alternatif angkutan lain yang bisa menggantikan bus reguler yang telah dicabut. Bus Transjakarta sebagai pengganti dari bus reguler yang dicabut izin trayeknya sulit dijangkau karena tidak sepenuhnya melayani trayek yang sebelumnya dicabut. Sebagai contoh, akibat pengoperasian busway koridor X jurusan Cililitan – Tanjung Priok, bus patas reguler jurusan Depok- Tanjung priok dan Depok- Pulogadung dicabut izin trayeknya karena bersinggungan lebih dari atau sama dengan 50 % dengan busway koridor X. Apabila trayek tersebut benar-benar dicabut maka akibatnya penumpang dari depok yang akan menuju Tanjung priok atau Pulogadung mengalami kesulitan dalam mencari sarana transportasi umum. Jika sudah begitu, maka mau tidak mau harus menggunakan alternatif kendaraan lain walaupun harus sambung-menyambung sampai ke tujuan. Hal senada juga diungkapkan oleh Direktur Lalu lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa yang menyatakan bahwa busway masih belum diminati masyarakat karena kurangnya bus feeder ke daerah pemukiman penduduk sehingga pola transportasi masyarakat tidak berubah.⁸⁶

⁸⁶ Metro.vivanews.com/alasan busway belum diminati masyarakat

b. Meningkatnya Biaya Transportasi

Kemudian, pencabutan izin trayek bus reguler ini juga membawa dampak ekonomi bagi konsumen yaitu meningkatnya biaya transportasi setiap harinya sehingga menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Para penumpang yang sebelumnya hanya perlu sekali jalan untuk sampai tujuan, sejak adanya pencabutan izin, sebagian penumpang harus sambung-menyambung angkutan sehingga ongkos transport meningkat. Hal ini dikarenakan bus Transjakarta tidak meng-cover seluruh trayek yang sebelumnya dicabut. Untuk pencabutan izin trayek bus reguler yang trayek awalnya berasal dari Blok M, Kp.Rambutan dan Kp.Melayu memang tidak terlalu menjadi masalah karena ketiga tempat tersebut sudah ter-cover oleh koridor busway. Namun untuk bus reguler yang trayek awalnya dari Depok, Ciputat dan Bekasi, pencabutan izin trayek tersebut tentu saja menyulitkan para penumpang karena koridor busway belum mencakup daerah tersebut. Akibatnya konsumen harus merogoh kocek lebih dalam untuk biaya transportasi untuk mencapai tempat tujuan yang berbanding lurus dengan berkurangnya penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup. Tentu saja hal ini merugikan bagi konsumen karena kebanyakan dari mereka adalah pegawai kantor yang berpenghasilan pas-pasan sehingga untuk memenuhi kebutuhan hidupnya harus pandai-pandai mengatur strategi dalam mengelola keuangannya.

c. Pelayanan Bus Transjakarta Belum Optimal

Tidak hanya konsumen yang tempat tinggalnya tidak terlingkupi oleh busway saja yang merasa dirugikan. Para penumpang yang daerah tempat tinggalnya sudah terlingkupi oleh busway pun tidak jauh dari masalah. Penumpang bus reguler yang berada di sekitar koridor busway IX dan X merasa bahwa koridor IX dan X yang baru dioperasikan tersebut belum mampu mengakomodir keseluruhan penumpang yang kehilangan sarana transportasi akibat pencabutan izin trayek bus reguler. Jumlah bus yang dioperasikan di kedua koridor tersebut tidak sebanding bus yang dicabut izin trayeknya. Akibatnya, banyak bus yang sudah penuh sesak di dengan jumlah halte-

halte awal sehingga penumpang di halte berikutnya tidak dapat masuk. Sesaknya penumpang tersebut biasa terjadi di jam-jam sibuk yaitu jam berangkat kantor dan jam pulang kantor. Salah satu keluhan disampaikan oleh salah seorang konsumen di website [suaratransjakarta.org](http://www.suaratransjakarta.org), salah satu laman web yang menampung aspirasi konsumen transjakarta. Konsumen yang memiliki *username* Aya di web tersebut menyampaikan keluhan bahwa busway koridor IX padatnya sudah tidak manusiawi. Armada yang terbatas membuat penumpang menumpuk dan saling dorong untuk masuk ke dalam bus. Akibatnya banyak calon penumpang, khususnya wanita yang terjepit dan mengalami pelecehan secara sengaja maupun tidak sengaja.⁸⁷

Jadwal kedatangan bus yang tidak tentu dan cenderung lama juga membuat para penumpang tidak nyaman menggunakan sarana transportasi busway koridor IX dan X. Putra Arista Pratama mengeluhkan lamanya waktu kedatangan bus Transjakarta koridor X hingga 1 jam bahkan terkadang lebih dari itu.⁸⁸ Apabila jadwal kedatangan bus lama maka para penumpang pun akan terlambat sampai tujuan sehingga konsumen akan mengalami kerugian karena keterlambatan. Menurut Yuliani Evta, Asisten Manajer Humas BLU Transjakarta sebagai pengelola layanan bus Transjakarta, keterlambatan yang sering terjadi dalam operasional busway diakibatkan oleh jarak Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBBG) yang letaknya jauh dan jumlahnya terbatas sehingga terjadi antrian armada bus yang ingin mengisi bahan bakar. Selain itu belum sterilnya jalur busway dari kendaraan lain juga menjadi penghambat sehingga waktu tempuh menjadi lebih lama.⁸⁹

⁸⁷ *Busway Padatnya Sungguh Tidak Manusiawi*, <http://www.suaratransjakarta.org/node/523>, 15 Maret 2011.

⁸⁸ *Layakkah Busway Koridor X Dioperasikan*, <http://www.suaratransjakarta.org/node/538>, 21 April 2011.

⁸⁹ Keterangan diperoleh dari hasil wawancara dengan Yuliani Evta, Asisten Manajer Humas BLU Transjakarta pada tanggal 15 April 2011. pukul 10.00 WIB, bertempat di Kantor BLU Transjakarta

d. Sistem Transit Dianggap Tidak Efisien

Sistem transit yang diberlakukan dalam operasional bus Transjakarta juga dianggap menghambat mobilitas para mantan penumpang bus reguler karena biasanya mereka cukup naik satu bis dan langsung sampai tujuan tanpa perlu gonta-ganti bis lainnya. Dengan adanya sistem transit mereka harus menyambung lagi di halte tertentu dan tak jarang menunggu bus lagi sehingga menjadi tidak efisien. Hal ini karena penyebaran penumpang di setiap koridor tidak merata, ada koridor yang padat penumpang dan ada juga koridor yang sepi penumpang sehingga perjalanan akan memakan waktu lebih lama apabila transit di koridor yang padat penumpang. Bapak Rudi, salah satu calon penumpang busway yang penulis temui di Halte busway Fly Over Raya bogor, menuturkan bahwa biasanya ia naik bus PPD 46 jurusan Kp Rambutan-Grogol untuk menuju kantornya di daerah slipi. Namun setelah bus trayek tersebut dicabut, ia terpaksa beralih ke busway. Ia naik dari halte busway raya bogor yang berada pada koridor IV dan transit di halte cililitan untuk pindah bus ke koridor IX Ia menyatakan bahwa busway memang lebih nyaman ,namun dengan adanya sistem transit, ia harus menunggu dan mengantri lagi dengan penumpang yang sudah lebih dulu ada di halte cililitan.⁹⁰ Akibatnya waktu yang terbuang cukup banyak. Apalagi setiap koridor memiliki jumlah bis dan waktu kedatangan yang berbeda-beda.

e. Mahalnya Tarif Busway

Masalah lain yang dihadapi konsumen adalah mahal nya tarif bus Transjakarta bagi sebagian penumpang bus reguler. Mahalnya tarif ini memang menimbulkan pro dan kontra. Bagi penumpang bus reguler AC, tarif busway memang dirasakan lebih murah, namun sebaliknya bagi penumpang bus reguler ekonomi, tarif busway dirasa cukup memberatkan. Terkait permasalahan tarif juga disampaikan oleh Kepala Divisi

⁹⁰ Keterangan diperoleh dari hasil wawancara dengan Bapak Rudi, Salah satu penumpang busway koridor IX pada tanggal 20 April 2011. pukul 07.00 WIB, bertempat di Halte Busway Fly Over Raya Bogor

Pengendalian Operasi PPD Johny MS, selain pekerja kantoran dan pelajar, sebagian penumpang bus reguler adalah masyarakat dari kalangan menengah ke bawah. Biasanya mereka berasal dari golongan pedagang, buruh pabrik, lansia dan pegawai golongan rendah yang menggunakan bus reguler jenis patas ekonomi bertarif murah.⁹¹ Bus patas ekonomi sebagian besar bertarif antara 2000-2500 rupiah bergantung jarak, sedangkan untuk anak sekolah bertarif 1000 rupiah. Jika dibandingkan dengan tarif bus Transjakarta yang seharga 3500 tentu saja cukup memberatkan bagi kalangan bawah. Hal ini dikarenakan mereka menggunakan angkutan bus tersebut tidak sekali- dua kali tapi rutin hampir setiap hari sehingga jika ada perbedaan 1000 rupiah dalam sehari maka sebulan mereka harus mengeluarkan tambahan 20 ribu apabila mereka menggunakan bus Transjakarta 5 kali dalam seminggu. Bagi sebagian orang yang bergaji cukup selisih 20 ribu masih dapat diterima, namun bagi masyarakat kecil selisih ini seharusnya bisa dialokasikan untuk hal lain bagi kebutuhan hidupnya. Dwi Anita, salah satu penumpang bus reguler yang bertempat tinggal di daerah cililitan mengaku keberatan dengan adanya pencabutan izin trayek bus reguler ini. Dirinya yang bekerja di supermarket Gelael tebet, biasa berangkat dari cililitan ke tempat kerjanya menggunakan bus patas PPD 46 jurusan Cililitan-Grogol dengan tarif 2000 rupiah sampai ke tempat kerjanya. Sejak bus tersebut dicabut izin trayeknya, ia merasa dirugikan karena selain tarif busway lebih mahal dari tarif PPD, tidak ada halte busway di sekitar tebet sehingga harus turun di halte busway perempatan pancoran. Padahal jarak dari halte busway pancoran ke tempat kerjanya cukup jauh yang mengakibatkan busway menjadi tidak efisien.⁹²

f. Jarak Antar Halte yang Jauh

Jarak antar halte yang jauh dan terbatasnya jam operasional busway terbatas menjadi masalah terakhir yang dikeluhkan sebagian konsumen. Sebagian konsumenn menyatakan bahwa jarak antar halte yang jauh membuat para penumpang mesti

⁹¹ Bataviase.co.id. "Awak PPD dan Mayasari Menganggur, Ribuan Orang Terlantar"

⁹² Ibid

berjalan kaki dari halte busway terdekat ke tempat kerjanya. Sedangkan jika mereka menyambung naik ojek atau angkutan umum maka perlu biaya tambahan untuk ongkos ojek atau angkutan umum. Petugas pencatat waktu (timer) PPD Samuel Brotto mengatakan, pencabutan izin bus reguler yang bersinggungan dengan busway Koridor IX menyisakan masalah serius yang berdampak menyengsarakan masyarakat. Sebab, banyak sekali penumpang yang mengeluhkan masih minimnya halte busway (jaraknya jauh). Contohnya, dari Halte Cawang Atas baru ada lagi di perempatan Pancoran; dari Halte Markas Besar TNI Angkatan Udara (MBAU), baru ada lagi di perempatan Kuningan.⁹³ Demikian pula dari Halte Jembatan Semanggi, baru ada halte lagi di perempatan Slipi. Kemudian keluhan lainnya adalah tidak adanya halte busway di depan gedung DPR MPR, padahal sebelumnya banyak penumpang bus reguler yang turun di depan gedung tersebut. Rina, salah satu penumpang busway yang bekerja di sekitar gedung DPR mengeluhkan tidak adanya halte busway di sekitar gedung DPR, padahal banyak karyawan yang bekerja disana. Akibatnya dia harus memilih antara turun di halte busway Senayan JCC atau di halte slipi. Jika dia turun di halte busway senayan maka ia harus berjalan kaki cukup jauh kurang lebih 1 km, sehingga ia terpaksa turun di halte slipi untuk menyambung bus yang kearah semanggi agar dapat turun di depan gedung DPR. Ia menganggap busway menjadi tidak efektif karena pada akhirnya ia harus keluar ongkos lagi untuk sampai ke tempat tujuan.⁹⁴

Jam operasional busway yang terbatas yaitu hanya sampai pukul 22.00 WIB, juga membuat para pekerja yang bekerja hingga larut malam sulit untuk mendapatkan kendaraan pulang. Akibatnya sejak adanya pencabutan izin trayek bus reguler, muncul angkutan-angkutan liar yang beroperasi ketika bus Transjakarta berhenti beroperasi. Angkutan tidak resmi tersebut beroperasi sejak pukul 22.00 – 02.30 WIB

⁹³ *Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Sengsarakan Sebagian Warga*, Bataviase.co.id , 2 Feberuari 2011

⁹⁴ Keterangan diperoleh dari hasil wawancara dengan Ibu Rina, Salah satu penumpang busway koridor IX pada tanggal 20 April 2011. pukul 08.00 WIB, bertempat di Halte Busway Slipi.

untuk mengangkut para pekerja yang pulang larut malam karena bus reguler yang biasa beroperasi hingga larut malam sudah dicabut izinnya. Namun, untuk masalah ini, BLU Transjakarta sudah meluncurkan Angkutan Malam Hari di jalur busway koridor IX yang beroperasi hingga pukul 23.00.

4.3 Dampak Pencabutan Izin Trayek Terhadap Hak-Hak Konsumen

Konsumen dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh undang-undang. Hak-hak konsumen diatur dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam pasal tersebut terdapat 9 hak konsumen yang harus dilindungi. Namun dalam analisis ini hanya akan dibahas mengenai hak-hak konsumen yang berkaitan dengan kasus pencabutan izin trayek bus reguler. Hak-hak yang berkaitan tersebut dianalisis berdasarkan masalah yang dihadapi oleh konsumen.

4.3.1 Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa

Barang dan/atau jasa yang ditawarkan kepada konsumen harus memenuhi syarat kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi penggunanya. Ketiga aspek tersebut penting diperhatikan oleh pelaku usaha sebagai tanggung jawab atas harga yang telah dibayar oleh konsumen terhadap barang dan atau jasa yang dikonsumsi. Hak atas keamanan, kemanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa ini begitu penting sehingga menjadi hak yang pertama diatur dalam pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Dalam kasus pencabutan izin trayek bus reguler ini, sebagian besar penumpang bus reguler beralih menggunakan Bus Transjakarta. Namun seringkali jumlah bus tidak sebanding dengan jumlah penumpang sehingga bus Transjakarta menjadi penuh sesak. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis, di beberapa halte terjadi penumpukan

penumpang karena bus yang ditunggu tak kunjung datang dan jika pun datang kondisinya sudah penuh sesak. Halte-halte yang sering terjadi penumpukan penumpang antara lain halte cililitan , cawang UKI, pancoran dan grogol. Kepadatan biasa terjadi pada saat jam berangkat dan pulang kerja dan dikarenakan koridor IX adalah koridor busway terpanjang saat ini yang dibangun pemerintah DKI, maka para penumpang harus bersabar menunggu kedatangan bus Transjakarta. Hal ini tentu saja membuat calon penumpang bus Transjakarta merasa tidak nyaman. Penulis pun pernah mencoba naik pada saat jam berangkat kerja dimana untuk dapat masuk ke dalam bus Transjakarta harus dengan susah payah dan diselingi aksi saling dorong karena bus sudah penuh sesak. Bagi sebagian penumpang yang kebanyakan perempuan, keadaan bus Transjakarta yang penuh sesak tentu saja membawa kekhawatiran tersendiri karena selain tidak nyaman , kaum perempuan pun tidak jarang menjadi korban pelecehan di dalam bus Transjakarta sehingga harus selalu waspada. Selain itu, pada jam pulang kerja, kondisi bus yang penuh sesak dengan jarak tempuh yang jauh membuat penumpang wanita kelelahan karena sudah seharian bekerja. Oleh sebab hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bagi penumpang bus Transjakarta harus diperhatikan.

4.3.2 Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar kondisi serta jaminan yang dijanjikan.

Hak untuk memilih dimaksudkan untuk memberikan kebebasan kepada konsumen untuk memilih produk-produk tertentu sesuai dengan kebutuhannya, tanpa ada tekanan dari luar.⁹⁵ Konsumen idealnya diberi kebebasan untuk memilih suatu barang atau jasa. Untuk dapat memilih, harus ada pilihan (pelaku usaha lebih dari satu), sehingga konsumen dapat melakukan perbandingan tentang kualitas dan harga

⁹⁵Ahmadi Miru,op.cit.,hal.42.

suatu produk atau jasa, sebelum menjatuhkan pilihannya.⁹⁶ Hak konsumen dalam memilih barang dan/atau jasa begitu penting. Dalam kasus ini, pencabutan izin trayek bus reguler mengakibatkan pilihan konsumen terhadap sarana transportasi umum menjadi menjadi terbatas. Keterbatasan tersebut menimbulkan ketidaknyamanan bagi konsumen karena tidak ada alternatif transportasi lain bagi konsumen. Akibat pencabutan izin trayek bus reguler, penumpang bus reguler tidak punya pilihan lain dan mau tidak mau menggunakan busway sebagai pilihan transportasi. Kebijakan tersebut memang tidak sepenuhnya buruk, namun perlu diperhatikan beberapa aspek mengenai konsumen sebagai pengguna barang dan/atau jasa. Penumpang bus reguler yang berasal dari berbagai kalangan dengan latar belakang ekonomi yang bermacam-macam, tentu saja memiliki berbagai pertimbangan dalam memilih sarana transportasi umum. Tidak semua masyarakat memilih busway sebagai transportasi umum sehingga perlu diberikan pilihan bagi para penumpang sarana transportasi lain sesuai kebutuhan masyarakat. Seperti telah disebutkan sebelumnya bahwa sebagian penumpang bus reguler terutama bus reguler patas ekonomi adalah para pedagang, lansia, pelajar dan pegawai rendahan. Serendah apapun status seseorang, dalam perlindungan konsumen, setiap konsumen kedudukannya setara. Oleh sebab itu setiap konsumen tanpa memandang status social dan ekonomi, wajib dilindungi hak-haknya dan wajib mematuhi kewajiban-kewajibannya.

4.3.3 Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa

Setiap konsumen berhak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa yang mereka pakai. Kejelasan mengenai informasi sering diabaikan dan dianggap sepele padahal informasi memegang peranan penting terutama bagi konsumen dalam memilih barang dan/atau jasa. Informasi ini sangat

⁹⁶Sudaryatmo, "Hak-Hak Konsumen dalam UU Perlindungan Konsumen" dalam *Lika-Liku Perjalanan UUPK*, (Jakarta: Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, 2001), hal.7.

penting bagi konsumen karena setiap informasi yang diberikan akan mempengaruhi konsumen dalam memilih barang dan/atau jasa yang dibutuhkan. Dalam kasus ini, pemerintah DKI minim sosialisasi terhadap pencabutan izin trayek yang bersinggungan dengan koridor baru busway sehingga banyak calon penumpang yang terlantar karena bus yang ditunggu telah dicabut izin trayeknya sehingga tidak beroperasi. Informasi yang dibutuhkan juga tidak diberikan secara jelas mengenai trayek bus mana saja yang dicabut beserta alasan-alasannya secara jelas dan jujur. Para penumpang sebagai konsumen dianggap tidak perlu tahu secara detail karena hal tersebut adalah urusan pemerintah DKI dengan operator bus padahal penumpang bus sebagai konsumen berhak tahu atas informasi tersebut. Selain itu juga banyak masyarakat yang tidak tahu bahwa layanan busway sudah beroperasi ketika izin trayek bus dicabut, akibatnya kegiatan operasional bus Transjakarta menjadi tidak optimal karena kurangnya informasi.

4.3.4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan

Setiap konsumen barang dan/atau jasa pasti mempunyai pendapat atau keluhan terhadap barang dan /atau jasa yang dikonsumsi. Konsumen harus diajak berkonsultasi dan didengar pendapatnya berkaitan dengan keputusan-keputusan yang berdampak terhadap konsumen.⁹⁷ Perbedaan pandangan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa akan selalu menimbulkan pendapat sebaik apapun barang dan/atau jasa yang dihasilkan tersebut. Pendapat atau keluhan tersebut tentu saja perlu diperhatikan mengingat tidak mungkin semua produk barang ataupun jasa yang dijual kepada masyarakat hasilnya sempurna atau bebas dari kekurangan atau cacat. Sebagai konsumen yang mengkonsumsi barang dan/atau jasa serta yang menikmati manfaat dari barang dan/atau jasa tersebut pasti menginginkan pendapat dan keluhannya didengar. Dalam kasus ini, banyak konsumen yang menyatakan

⁹⁷ Ibid.,hal.8.

keluhannya, tidak hanya mengenai pencabutan izin trayek tetapi juga pelayanan bus Transjakarta.

Sebagian konsumen berpendapat bahwa bus reguler masih dibutuhkan karena masyarakat masih membutuhkan sarana transportasi murah. Selain itu keluhan mengenai operasional Bus Transjakarta yang lama, jarak halte yang jauh dan jumlah armada yang tidak sesuai dengan jumlah penumpang tentunya menjadi pertimbangan sendiri bagi pengelola bus Transjakarta untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi konsumen. Sesuai dengan visi Transjakarta yaitu Busway sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya dan bertaraf internasional, maka setiap keluhan maupun pendapat yang disampaikan oleh konsumen wajib diperhatikan untuk meningkatkan pelayanan bus transjakarta. Selain itu, pemerintah provinsi juga harus mendengar keluhan masyarakat mengenai kerugian yang dialami akibat tidak beroperasinya bus reguler akibat pencabutan izin trayek. Bagaimanapun juga, setiap produk baik barang ataupun jasa mempunyai konsumennya masing-masing jadi tidak dapat begitu saja dihilangkan dan digantikan dengan yang lain.

4.4 Upaya Hukum Terkait Pencabutan Izin Trayek

Berdasarkan permasalahan dan kerugian yang telah dikemukakan di atas maka terdapat dua opsi upaya hukum yang dapat dilakukan yaitu melalui Pengadilan Tata Usaha Negara dan/atau Pengadilan Negeri. Hal ini karena kerugian diakibatkan oleh keputusan pencabutan izin trayek dimana sengketa yang terjadi karena keputusan Tata Usaha Negara merupakan wewenang Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN). Gugatan ke PTUN hanya dapat dilakukan oleh Pengelola bus yang dicabut izin trayeknya sebagai subyek dari Keputusan Pencabutan Izin Trayek oleh Dinas Perhubungan. Sedangkan gugatan ke pengadilan negeri merupakan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen bus reguler dalam menuntut kerugian yang disebabkan oleh perbuatan pemerintah mencabut izin trayek tersebut.

1. Penyelesaian Melalui Pengadilan Tata Usaha Negara

Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN) merupakan lembaga yudikatif yang berwenang menyelesaikan sengketa tata usaha negara. Obyek sengketa dalam PTUN adalah keputusan yang dikeluarkan oleh Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara.⁹⁸ Sedangkan subyeknya adalah orang atau badan hukum privat di satu pihak dan Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara di lain pihak. Keputusan TUN yang menjadi obyek sengketa harus bersifat konkrit, individual dan final.

- a. Bersifat konkrit, artinya obyek yang diputuskan dalam Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) tidak abstrak tetapi secara konkrit mengatur mengenai hal yang telah ditentukan. Dalam kasus ini jelas keputusan Dinas Perhubungan ini mengatur hal yang telah ditentukan yaitu mencabut izin trayek yang berhimpitan dengan koridor busway.
- b. Bersifat individual, artinya KTUN tidak ditujukan untuk umum tetapi untuk subyek tertentu, baik alamat maupun hal yang dituju. Terkait unsur ini, dalam keputusan pencabutan oleh Dinas Perhubungan tercantum dengan jelas trayek bus mana saja yang dihapus dan berasal dari perusahaan mana bus tersebut sehingga keputusan ini ditujukan untuk subyek tertentu dan hanya berlaku bagi pihak yang namanya tercantum dalam keputusan tersebut.
- c. Bersifat final, artinya KTUN sudah dapat eksekusi dan menimbulkan akibat hukum bagi pihak yang dituju. Dalam kasus ini, keputusan pencabutan izin trayek ini sudah final karena tidak membutuhkan persetujuan pihak lain lagi dan sudah ada akibat yang timbul yaitu bus

⁹⁸ Indonesia, *Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, UU No. 5 Tahun 1986, Pasal .1. angka.4

reguler yang dicabut trayeknya tidak boleh beroperasi lagi dan apabila dilanggar akan dikenakan sanksi.

Dalam kasus ini pihak-pihak yang merasa dirugikan akibat pencabutan izin trayek tersebut, dalam hal ini pengelola bus reguler dapat mengajukan gugatan ke PTUN untuk meminta keputusan pencabutan izin trayek tersebut dibatalkan. Hal ini dikarenakan keputusan pencabutan izin trayek yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan telah memenuhi unsur-unsur keputusan yang dapat digugat ke PTUN.

2. Penyelesaian Melalui Pengadilan Negeri

Penyelesaian melalui pengadilan dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan ke pengadilan negeri setempat. Penyelesaian melalui pengadilan dilakukan apabila tidak tercapai kesepakatan dalam penyelesaian secara damai. Penyelesaian sengketa melalui pengadilan diatur dalam pasal 45 dan pasal 48 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Dalam kasus ini, gugatan yang tepat untuk menuntut ganti rugi adalah gugatan Perbuatan melawan hukum yang diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Dalam PMH ini yang digugat adalah perbuatan pemerintah mengeluarkan keputusan pencabutan izin trayek yang diduga melanggar hukum sehingga menimbulkan kerugian bagi konsumen bus reguler.

Pasal 1365 KUHPerdata

“Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut .“

Gugatan perbuatan melawan hukum terhadap pemerintah tersebut biasa disebut gugatan perbuatan melawan hukum oleh penguasa. Jadi pemerintah atau pejabat tata usaha negara selaku penyelenggara negara dapat dimintakan ganti kerugian berdasarkan perbuatan melawan hukum yang mereka lakukan. Hal tersebut dikarenakan dalam pasal 1365 KUHPerdata tidak membedakan apakah suatu

perbuatan melawan hukum dilakukan oleh penguasa atau oleh badan hukum ataupun oleh orang pribadi. Ketentuan tersebut dapat diterapkan baik terhadap perbuatan melawan hukum penguasa maupun oleh orang biasa.⁹⁹ Namun agar gugatan perbuatan melawan hukum tersebut dapat diterima, harus dapat dibuktikan bahwa tindakan pemerintah DKI memenuhi unsur perbuatan melawan hukum. Unsur-Unsur tersebut antara lain:

1. Adanya suatu perbuatan

Suatu perbuatan melawan hukum diawali oleh suatu perbuatan dari si pelakunya, perbuatan itu dapat berupa berbuat sesuatu ataupun tidak berbuat sesuatu. Dalam kasus ini, Dikeluarkan surat keputusan pencabutan izin trayek oleh Dinas Perhubungan berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Nomor 173 Tahun 2010 sudah mengindikasikan adanya suatu perbuatan yang telah dilakukan oleh Gubernur dan Dinas Perhubungan yaitu suatu perbuatan dengan tujuan untuk mencabut izin trayek yang bersinggungan dengan koridor busway.

2. Melawan Hukum

Melawan hukum tidak hanya sebagai melanggar hukum tertulis atau Undang-Undang tetapi juga melanggar hukum tidak tertulis.¹⁰⁰

Pengertian unsur melawan hukum dalam pasal 1365 sejak tanggal 31 Januari 1919 mempunyai pengertian yang luas, yakni meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Perbuatan yang melanggar undang-undang yang berlaku
2. Perbuatan yang melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum, atau
3. Perbuatan yang dengan kewajiban hukum si pelaku, atau

⁹⁹ M.A Moegni Djojodirdjo, Perbuatan Melawan Hukum, (Jakarta:Prandya Paramita, cet1, 1979), hal.190.

¹⁰⁰ Rosa Agustina, Perbuatan Melawan Hukum, Cet.1, (Jakarta:Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal.117.

4. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan, atau perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam masyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.¹⁰¹

Agar suatu perbuatan dapat dikatakan melawan hukum diperlukan empat syarat yaitu:¹⁰²

1. Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku
2. Bertentangan dengan hak subyektif orang lain
3. Bertentangan dengan kesusilaan
4. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian.

Dua syarat pertama bersumber pada hukum tertulis sedangkan syarat ketiga dan keempat bersumber pada hukum tidak tertulis.

Unsur melawan hukum agar suatu perbuatan dapat dikatakan melawan hukum dalam kasus ini dapat dianalisis sebagai berikut :

- a. Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta selaku penyelenggara daerah mempunyai kewajiban-kewajiban yang diatur menurut Undang-Undang. Sebelumnya telah disebutkan kewajiban pemerintah menurut Undang-Undang Nomor.32 Tahun 2004. Salah satunya ialah menaati dan menegakkan seluruh peraturan perundangan. Dalam kasus pencabutan izin trayek ini, Pemerintah DKI Jakarta telah mengeluarkan keputusan yang merugikan konsumen, khususnya konsumen bus reguler dan melawan kewajiban hukumnya sebagai penyelenggara pemerintahan. Setiap konsumen dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa dilindungi hak-haknya oleh Undang-Undang yaitu Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pemerintah DKI Jakarta selaku penyelenggara pemerintahan di daerah seharusnya

¹⁰¹ P.N.H. Simanjuntak, Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia, (Jakarta:Penerbit Djambatan, 1999), hal.360.

¹⁰² Rosa Agustina, Op.cit., hal.117

menaati dan menegakkan setiap peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Pemerintah seharusnya ikut serta dalam mendukung upaya perlindungan konsumen dan menjalankan kewajiban hukum yang dalam menegakkan peraturan perundang-undangan.

Selain itu pemerintah melalui kebijakan pencabutan izin trayek bus reguler juga telah melanggar kewajibannya yaitu pemerintah berkewajiban meningkatkan kesejahteraan rakyat. Hal itu disebabkan, sejak dicabutnya izin trayek bus reguler, sebagian konsumen beban hidupnya meningkat karena meningkatnya pengeluaran untuk biaya transportasi. Meningkatnya pengeluaran mereka untuk biaya transportasi berdasarkan alasan-alasan yang telah dikemukakan sebelumnya. Walaupun hanya sebagian, namun meningkatnya pengeluaran untuk biaya transportasi yang dialami oleh konsumen ini perlu diperhatikan karena kesejahteraan mereka bisa saja berkurang akibat berkurangnya penghasilan karena beban yang meningkat untuk memenuhi kebutuhan hidup.

b. Bertentangan dengan hak subyektif orang lain

Pemerintah melalui keputusannya telah melanggar hak subyektif orang lain yaitu hak konsumen yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 pasal 4. Hak-hak yang bertentangan antara lain hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Faktor kenyamanan bagi setiap orang sangatlah relatif, bagi sebagian orang adanya yang merasa nyaman naik busway namun juga ada yang merasa nyaman menggunakan bus biasa berdasarkan pertimbangan dan alasan tertentu. Pencabutan izin trayek tentu saja merugikan bagi penumpang yang terbiasa dan nyaman naik bus reguler karena mereka harus beralih ke sarana transportasi lain yang bagi mereka tidak nyaman bus reguler. Selain itu hak konsumen untuk memilih barang dan/atau jasa juga dilanggar karena semenjak pencabutan izin trayek bus reguler tersebut, konsumen hanya dapat memilih busway sebagai sarana transportasi umum yang kelasnya sama dengan bus reguler. Tentu saja hal ini merampas hak masyarakat

untuk memilih transportasi umum yang sesuai dengan kebutuhannya karena tidak semua orang memilih busway sebagai alat transportasi mereka. Selain itu pemerintah juga telah melanggar hak konsumen untuk didengar pendapat atau keluhannya karena keluhan mereka terhadap pencabutan izin trayek dan operasional bus Transjakarta tidak direspon dengan baik.

c. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian

Bahwa pemerintah DKI Jakarta tidak teliti dan hati-hati dalam membuat peraturan dan keputusan pencabutan izin trayek bus reguler sehingga dalam pelaksanaan peraturan dan keputusan tersebut melanggar hak-hak subyektif orang lain serta menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat terutama konsumen bus reguler yaitu berupa timbulnya kerugian yang dialami konsumen. Pemerintah sebagai pembuat kebijakan sudah sepatutnya mengetahui dampak atau akibat yang ditimbulkan dari kebijakan dan keputusan yang dibuat sebagai bentuk ketelitian dan kehati-hatian, baik bagi obyek yang dikenai kebijakan/ keputusan maupun dampaknya bagi masyarakat.

3. Adanya Kesalahan

Dalam pasal 1365 KUHPperdata, pembentuk Undang-Undang menyatakan bahwa pelaku perbuatan melawan hukum hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkannya, apabila perbuatan dan kerugian tersebut dapat diperhitungkan kepadanya.¹⁰³ Adanya kesalahan dipakai untuk menyatakan bahwa seseorang dapat dinyatakan bertanggung jawab untuk akibat yang merugikan terjadi oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukannya.¹⁰⁴

¹⁰³ Rachmat Setiawan, Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum (Bandung:Alumni,1982), hal.24.

¹⁰⁴Ibid, hal.25.

Agar suatu perbuatan dapat dikwalifisir mengandung unsur kesalahan diperlukan unsur-unsur sebagai berikut:¹⁰⁵

1. Ada unsur kesengajaan,
2. Ada unsur kelalaian (negliance, culpa), dan
3. Tidak ada alasan pembeda atau alasan pemaaf

Kesengajaan adalah melakukan suatu perbuatan, dimana dengan perbuatan itu si pelaku menyadari sepenuhnya bahwa akan ada akibat dari perbuatan tersebut sedangkan kealpaan atau kelalaian adalah seseorang tidak melakukan suatu perbuatan, tetapi bersikap demikian pada hakekatnya telah melawan hukum, sebab semestinya ia harus berbuat atau melakukan suatu perbuatan.¹⁰⁶

Dalam kasus ini, Pemerintah karena kealpaannya tidak memperhitungkan akibat pencabutan izin trayek yang mereka lakukan terhadap pihak lain, dalam hal ini konsumen. Pemerintah seharusnya sebelum mengambil keputusan dapat memperhitungkan segala akibat yang timbul baik akibat secara langsung maupun yang tidak langsung. Kealpaan tersebut mengindikasikan bahwa ada kesalahan yang dilakukan pemerintah dalam keputusan pencabutan izin trayek tersebut yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain.

4. Adanya Kerugian

Perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang merupakan pelanggaran terhadap suatu hak atau kepentingan tertentu dari orang lain. Pelanggaran tersebut tentu saja menimbulkan suatu kerugian yang dirasakan oleh pihak yang hak-nya dilanggar. Pihak yang dirugikan tersebut tentunya ingin memperbaiki kerugian tersebut dengan meminta ganti rugi kepada pihak yang melakukan perbuatan melawan hukum. Kerugian yang dialami seseorang dapat

¹⁰⁵ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum : Pendekatan Kontemporer*, (Bandung : PT. Citra Aditya BAKTI, 1991), hal.12.

¹⁰⁶ P.N.H. Simanjuntak, *Op.Cit.*, hal.354.

bersifat material dan immaterial. Kerugian material adalah kerugian yang dapat dinilai dengan uang atau barang, sedangkan kerugian immaterial adalah kerugian yang ditujukan kepada tubuh, jiwa dan kehormatan manusia yang juga akan dinilai dengan uang.

Konsep kerugian atau “schade” menurut yang dimaksud dalam pasal 1365 KUHPerdata adalah kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum.¹⁰⁷ Walaupun dalam pasal 1365 KUHPerdata ditentukan kewajiban untuk membayar ganti rugi adalah kewajiban pelaku perbuatan melawan hukum, namun dalam Undang-Undang tidak diatur lebih lanjut mengenai ganti rugi yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum

Dalam kasus ini , pencabutan izin trayek bus reguler yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan telah menimbulkan kerugian baik secara material maupun immaterial bagi penumpang bus reguler. Kerugian material ialah meningkatnya pengeluaran biaya transportasi yang dialami sebagian konsumen akibat tidak beroperasinya bus reguler. Kerugian immaterial ialah konsumen kehilangan banyak waktu dalam menjalankan aktivitasnya karena pencabutan izin trayek bus reguler dan pengelolaan bus Transjakarta yang belum maksimal sebagai pengganti bus reguler. Selain itu para penumpang juga mengalami kerugian yaitu semakin terbatasnya pilihan transportasi umum akibat pencabutan izin trayek tersebut.

5. Harus ada hubungan kausal antara kesalahan dan kerugian.

Dalam membahas suatu perbuatan melawan hukum atau tidak, perlu diperhatikan adanya kausalitas antara “perbuatan” dan “kerugian”. Perbuatan yang dimaksud merupakan perbuatan yang menyebabkan timbulnya kerugian dan kerugian yang dimaksud adalah kerugian yang timbul dari perbuatan melawan hukum. Antara perbuatan dan kerugian ini harus ada hubungan sebab akibat sehingga dapat

¹⁰⁷ Rosa Agustina, Op.Cit., hal.29.

dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain. Jika tidak ada perbuatan yang merupakan sebabnya, maka tidak ada kerugian yang merupakan akibatnya. Dalam kasus pencabutan izin trayek ini, kerugian yang ditimbulkan oleh konsumen adalah akibat dari keputusan pemerintah mencabut izin trayek bus reguler. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya keluhan konsumen pasca pencabutan izin trayek bus reguler yang belum pernah terjadi sebelumnya. Hal tersebut menyimpulkan bahwa sebelum adanya pencabutan izin trayek, penumpang bus reguler sudah merasa nyaman dan tidak mengalami kerugian sampai adanya keputusan pencabutan izin trayek tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, maka upaya hukum yang dapat dilakukan terkait kasus pencabutan izin trayek ini adalah gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara oleh pengelola bus yang dicabut izin trayeknya sebagai pihak yang dirugikan dan gugatan perbuatan melawan hukum ke pengadilan negeri oleh konsumen sesuai pasal 1365 KUHPerdara.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari pembahasan-pembahasan yang terdapat di bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Pihak yang berwenang dalam pencabutan izin trayek adalah Dinas Perhubungan Daerah Khusus Ibukota Jakarta sesuai dengan kedudukan, tugas dan wewenangnya menurut Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan selaku unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan dapat mencabut izin trayek berdasarkan alasan-alasan yang terdapat dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Dan Danau Serta Penyeberangan Di Provinsi DKI Jakarta.
2. Pencabutan izin trayek bus reguler telah menimbulkan berbagai dampak negatif yang mengakibatkan kerugian bagi konsumen, terutama para penumpang bus reguler. Dampak pencabutan izin trayek bus reguler secara tidak langsung antara lain telah merampas hak-hak konsumen yang diatur dalam pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yaitu antara lain, hak atas kenyamanan barang dan/atau jasa, hak untuk memilih barang dan/atau dan hak untuk didengar keluhan dan pendapatnya mengenai barang dan/atau jasa
3. Upaya hukum yang dapat dilakukan dalam kasus ini ada 2 macam, melalui melalui Pengadilan Tata Usaha Negara dan Pengadilan Negeri. Upaya hukum

melalui PTUN dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan pembatalan keputusan pencabutan izin trayek oleh pihak yang dirugikan yaitu pengelola bus reguler yang izin trayeknya dicabut. Sedangkan upaya hukum melalui pengadilan negeri dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum berdasarkan pasal 1365 KUHPerdara ke Pengadilan negeri yang berwenang terhadap Pemerintah DKI dalam hal ini Gubernur dan Dinas Perhubungan DKI. Melalui gugatan perbuatan melawan hukum, konsumen dapat menuntut ganti rugi atas kerugian yang diakibatkan oleh pencabutan izin trayek oleh Dinas Perhubungan, termasuk dioperasikannya kembali bus-bus reguler yang dicabut izin trayeknya.

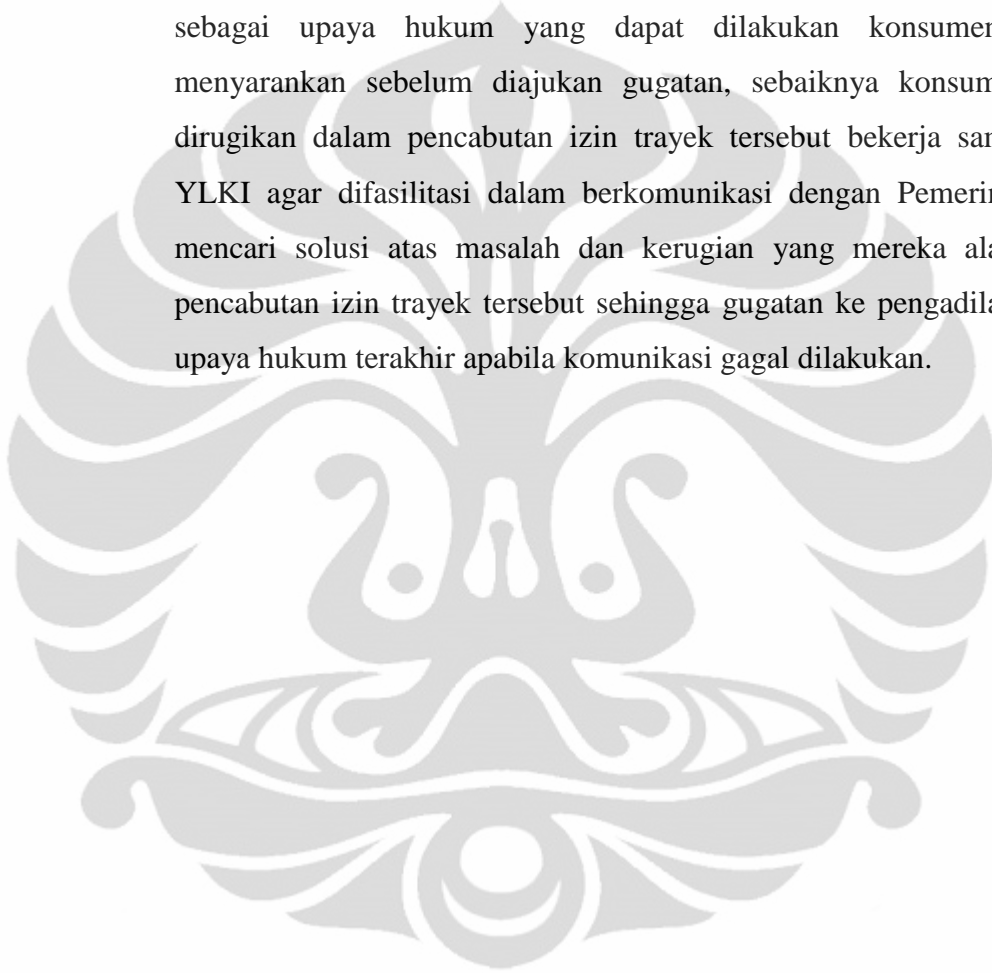
5.2 Saran

Dari pembahasan-pembahasan yang terdapat di bab sebelumnya, maka penulis menyarankan agar:

1. Pemerintah dalam mengeluarkan suatu keputusan bersikap teliti dan hati-hati terhadap segala kemungkinan timbulnya akibat yang dapat merugikan masyarakat. Hal ini perlu dilakukan agar tidak terjadi keresahan dan ketidaknyamanan di masyarakat.
2. Pemerintah mendengar dan menjawab pendapat, keluhan, saran dan keberatan dari masyarakat terhadap implikasi dari pencabutan izin trayek tersebut serta mencari solusi agar keluhan masyarakat dapat teratasi .
3. Pemerintah dalam keputusan pencabutan izin trayek, sebaiknya tidak mencabut izin trayek seluruh armada bus reguler yang bersinggungan dengan koridor busway, melainkan cukup dibatasi armada bus yang beroperasi sehingga penumpang mempunyai pilihan dalam memilih sarana transportasi umum yang mereka butuhkan. Hal ini dikarenakan jumlah bus reguler yang dicabut izinnya lebih banyak dibandingkan dengan jumlah bus Transjakarta yang dioperasikan di koridor IX dan X.

Dengan beroperasinya bus reguler, walaupun terbatas, setidaknya dapat membagi beban penumpang dengan bus Transjakarta sehingga tidak ada penumpang yang terlantar.

4. Berkaitan dengan gugatan perbuatan melawan hukum melalui pengadilan sebagai upaya hukum yang dapat dilakukan konsumen, Penulis menyarankan sebelum diajukan gugatan, sebaiknya konsumen yang dirugikan dalam pencabutan izin trayek tersebut bekerja sama dengan YLKI agar difasilitasi dalam berkomunikasi dengan Pemerintah untuk mencari solusi atas masalah dan kerugian yang mereka alami akibat pencabutan izin trayek tersebut sehingga gugatan ke pengadilan menjadi upaya hukum terakhir apabila komunikasi gagal dilakukan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Agustina, Rosa. *Perbuatan Melawan Hukum*, Cet.1, (Jakarta:Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003)

Badruzaman, Mariam. *Aneka Hukum Bisnis*, (Bandung: Alumni, 1994)

Barkatullah, Abdul Halim. *Hukum Perlindungan Konsumen:Kajian Teoritis dan perkembangan Pemikiran*, (Bandung: Nusamedia, 2008)

Bisri,I. *Sistem Hukum Indonesia: Prinsip-prinsip dari implementasi hukum di Indonesia*. (Jakarta:PT Raja Grafindo Persada, 2004)

Brouwer, J.G dan Schilder, A *Survey of Dutch Administrative Law*, (Nijmegen: Ars Aequilibrari, 1998)

Budiardjo, Miriam .*Dasar-Dasar Ilmu Politik*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998)

Djojodirdjo,Moegni. *Perbuatan Melawan Hukum*, cet 1(Jakarta:Prandya Paramita, 1979)

E.Uthrect, disadur oleh Moh.Soleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum*.(Jakarta, PT. Ichtar Baru, 1983)

F.A.M Stroink en J.G. Steenbeek, *Inleiding in het Staats-en Administratief Recht*. (Alphen aan denRijn:Samson H.D. Tjeenk Willink,1985)

_____dalam Abdul Rasyid Thalib. *Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Aplikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia*, (Bandung:Citra Aditya Bakti, 2006)

Fuady ,Munir. *Perbuatan Melawan Hukum :Pendekatan Kontemporer*, (Bandung:PT.Citra Aditya Bakti, 1991)

H.Dvan Wijk en willem Konijnenbelt, *Hoofdstukken van Administratiefv Recht*, (Vuga's –Gravenhage, 1995)

Kristiyanti,Celina. *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008,) _____*Hukum Perlindungan Konsumen*,(Jakarta: Grasindo, 2000)

- Miru,Ahmadi dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004)
- Muslimin, Amran. *Beberapa Asas-asas dan Pengertian-pengertian Pokok tentang Administrasi dan Hukum Administrasi*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1980)
- Nasution, AZ. *Konsumen dan Hukum* (Jakarta:Pustaka Sinar Harapan, 1995)
- _____, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, (Jakarta:Diadit Media,2006)
- N.M.Spelt dan J.B.J.M. ten Berge. *Pengantar Hukum Perizinan* , disunting oleh Philipus M. Hadjon, (Surabaya:Yundika, 1993)
- Nugraha,Safri,dkk. *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia)
- Rosyidi,Ero. *Pelimpahan Wewenang*, cet2. (Bandung: Alumni, 1984)
- Setiawan,Rachmat. *Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum*(Bandung:Alumni,1982)
- Simanjuntak,PNH .*Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia*, (Jakarta:Penerbit Djambatan,1999),
- Situmorang, Victor. *Dasar-dasar Hukum Adminstrasi Negara* (Jakarta: Bina Aksara,1988)
- Soekanto,Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : UI Press, 1986)
- _____, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004)
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* , (Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2007)
- Soemarno, Armistiani. *Gerak dan Langkah Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia*,(Jakarta: PT. Gunung Agung,1982)
- Stout HD, de Betekenissen van de wet, dalam Irfan Fachruddin, *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*, (Bandung: Alumni, 2004)

- Sudaryatmo. *Hak-Hak Konsumen dalam UU Perlindungan Konsumen dalam Lika-Liku Perjalanan UUPK*, (Jakarta: Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, 2001)
- Susanto,Happy. *Hak-hak konsumen jika dirugikan.cet1*, (Jakarta: Visimedia,2008)
- Sutedi,Adrian. *Tanggung Jawab Produk dalam Hukum Perlindungan Konsumen*, (Bogor:Penerbit Ghalia Indonesia,2008),hal 4-5
- _____. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*(Jakarta:Sinar Grafika, 2010)
- Syamsudin,Muhammad. *Operasionalisasi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada,2007)
- Utrecht,E. *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, (Jakarta:Penerbit Ichtiar 1957)
- Van der Pot dalam Utrecht dan Moh. Shaleh Djindan.,*Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia* , cet akan kedelapan,(Jakarta: Penerbit dan Balai Buku Ichtiar,1985)
- Wicaksono,Kristian. *Administrasi dan Birokrasi Pemerintah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu,2006)
- Widjaya,Gunawan dan Ahmad Yani. *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Gramedia pustaka Utama ,2000)
- W.K.Prins dan R Kosim Adisaputra, *Pengantar Ilmu Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta:Pradnya Paramita,1983)

Makalah

- Indroharto. *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994)
- Rusadi Kantaprawira, *Hukum dan Kekuasaan*, Makalah, (Yogyakarta:Universitas Islam Indonesia, 1998)

Philipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, Makalah, (Surabaya:Universitas Airlangga, tanpa tahun)

Sjachran Basah, *Pencabutan Izin Salah Satu Sanksi Hukum Administrasi*, Makalah pada Penataran Hukum Administrasi dan Lingkungan di Fakultas Hukum Unair,1995)

Jurnal

Ateng Syafrudin, *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*, Jurnal Pro Justisia Edisi IV,(Bandung, Universitas Parahyangan, 2000)

Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. *Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1998, TLN No. 3821.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah*. UU No.32 Tahun 2004, LN No.125 Tahun 2004, TLN No. 4437.

Indonesia. *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. UU No. 14 Tahun 1992, LN No.49 Tahun 1992

Indonesia, *Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, UU No. 5 Tahun 1986, 4 LN No. 77 Tahun 1986, TLN No. 3344

Indonesia. *Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan*, PP No.41 Tahun 1993, ,LN No.59 Tahun 1993,TLN No.3227

Indonesia , *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Organisasi Perangkat Daerah*, Perda DKI No.10 Tahun 2008.

Indonesia. *Peraturan Daerah Propinsi DKI Jakarta tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Dan Danau Serta Penyeberangan Di Propinsi DKI Jakarta*, Perda DKI No. 12 Tahun 2003.

Indonesia. *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan*, Pergub No. 97 Tahun 2009.

Indonesia. *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway*, Pergub DKI No.48 Tahun 2006.

Indonesia. *Keputusan Gubernur DKI Jakarta tentang Prosedur Pelayanan Perizinan Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum Di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, Kegub DKI No. 1678 Tahun 1991.

Internet

<http://www.nationsonline.org/ Most Populated Cities on Earth>, diakses pada 10 Maret 2011

<http://www.pelita.or.id/Study Banding Busway ke Bogota, Sutiyoso Tinggalkan Jakarta 12 Hari>, diakses pada 10 Maret 2011

<http://www.bataviase.co.id/ Awak PPD dan Mayasari Menganggur, Ribuan Orang Terlantar>, diakses pada 15 Maret 2011

<http://www.bataviase.co.id/Pencabutan Izin Trayek Bus Reguler Sengsarakan Sebagian Warga>, diakses pada 15 Maret 2011

<http://www.metro.vivanews.com/news/198488/ DKI Cabut Izin Trayek di Jalur Busway>, diakses pada 15 Maret 2011

<http://www.metro.vivanews.com/news/198207/Ini Alasan busway belum Diminati Masyarakat>, diakses pada 21 Mei 2011

<http://www.metro.vivanews.com/news/203392/Banyak Warga Masih Pilih Bus Reguler>, diakses pada 21 Mei 2011

<http://www.suaratransjakarta.org/node/523/ Busway Padatnya Sungguh Tidak Manusiawi>, diakses pada 21 Mei 2011.

<http://www.suaratransjakarta.org/node/538/Layakkah Busway Koridor X Dioperasikan>, diakses pada 21 Mei 2011.

Program WordWeb Dictionary, Princeton University 2006

PROSEDUR PEMBERIAN IZIN TRAYEK/PERLUASAN
TRAYEK KENDARAAN BERMOTOR UMUM

A. PERSYARATAN

Permohonan pemberian izin trayek/perluasan trayek kendaraan bermotor umum harus dilampiri dengan :

- a. Surat Keputusan Izin Usaha Angkutan ;
- b. Daftar Kendaraan ;

B. PROSEDUR

Prosedur pemberian izin trayek/perluasan trayek kendaraan bermotor umum adalah sebagai berikut.

1. Pemohon :

- a. membuat surat permohonan izin trayek/perluasan trayek kepada Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta c.q. Kepala Dinas LLAJR dengan mengisi formulir model BUA.04 yang telah disediakan di loket pelayanan dan melengkapi persyaratan yang telah ditentukan ;
- b. menyampaikan permohonan beserta persyaratannya kepada Kepala Dinas LLAJR melalui Bagian Tata Usaha (loket pelayanan).

2. Bagian Tata Usaha :

- a. menerima dan meneliti kelengkapan administrasi berkas permohonan serta mengembalikan berkas permohonan yang tidak memenuhi persyaratan administratif ;
- b. mencatat dan memberikan nomor berkas permohonan ;
- c. menyampaikan berkas permohonan kepada Kepala Dinas LLAJR (khusus perpanjangan izin trayek langsung disampaikan kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan).

Proses penyelesaian selambat-lambatnya satu hari kerja.

3. Kepala Dinas LLAJR :

Menerima dan mendisposisikan berkas permohonan tersebut kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan untuk penyelesaiannya (diselesaikan selambat-lambatnya dua hari kerja)

4. Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan :

- a. menerima dan meneliti berkas permohonan sesuai disposisi Kepala Dinas ;

- b. menyampaikan berkas permohonan kepada Suku Dinas yang bersangkutan untuk mendapatkan pertimbangan dengan menggunakan formulir model BUA.04 kecuali untuk permohonan perpanjangan izin trayek serta angkutan antar kota.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

5. Suku Dinas yang bersangkutan :

- a. menerima, meneliti dan memberikan pertimbangan pada formulir model BUA.04 atas permohonan izin trayek;
- b. menyampaikan kembali berkas permohonan beserta pertimbangan kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya tiga hari kerja.

6. Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan :

- a. menerima kembali berkas permohonan beserta pertimbangan Suku Dinas yang bersangkutan ;
- b. mendisposisikan berkas permohonan kepada Seksi yang bersangkutan untuk penyelesaian selanjutnya.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

7. Seksi Bus Kota/Seksi Mobil Barang dan Angkutan Wisata/Seksi Bus Antar Kota :

- a. menerima dan meneliti permohonan sesuai disposisi Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan ;
- b. mengadakan peninjauan lapangan atas rute dari trayek yang dimohonkan ;
- c. menyampaikan berkas permohonan beserta laporan hasil peninjauan lapangan kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya tiga hari kerja.

8. Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan :

- a. menerima dan meneliti berkas permohonan atau laporan hasil peninjauan lapangan dari Seksi yang bersangkutan;
- b. menyampaikan berkas permohonan izin trayek perluasan trayek beserta laporan hasil peninjauan lapangan kepada Wakil Kepala Dinas ;

Proses penyelesaian selambat-lambatnya tiga hari kerja.

9. Wakil Kepala Dinas :

- a. menerima dan meneliti berkas permohonan beserta laporan hasil peninjauan lapangan dari Sub Dinas Bina Usaha Angkutan ;
- b. mengadakan pembahasan atas permohonan beserta laporan hasil peninjauan lapangan dalam rapat koordinasi penyelesaian masalah trayek ;

- c. menyampaikan hasil rapat koordinasi untuk mendapatkan keputusan Kepala Dinas.

Proses penyelesaian selambat-lambat enam hari kerja.

10. Kepala Dinas :

- a. memberikan keputusan persetujuan atau penolakan atas permohonan trayek yang diajukan ;
- b. menugaskan kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan melalui Wakil Kepala Dinas untuk menyiapkan izin trayek yang telah disetujui.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

11. Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan :

- a. menerima berkas permohonan yang mendapatkan persetujuan atau penolakan dari Kepala Dinas ;
- b. mendisposisikan kepada Seksi yang bersangkutan untuk menyiapkan Surat Izin Trayek.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

12. Seksi Bus Kota/Seksi Mobil Barang dan Angkutan Wisata/Seksi Bus Antar Kota :

- a. menerima berkas permohonan yang telah mendapat disposisi Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan ;
- b. membuat konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek untuk permohonan yang disetujui dengan menggunakan formulir model BUA.05 rangkap lima atau membuat konsep Surat Penolakan ;
- c. menyampaikan konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau konsep surat penolakan beserta berkasnya kepada Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan setelah diparaf oleh Kepala Seksi ;

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

13. Kepala Sub Dinas Bina Usaha Angkutan :

- a. menerima dan meneliti konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau konsep surat penolakan ;
- b. memaraf konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau konsep surat penolakan dan menyampaikannya kepada Wakil Kepala Dinas beserta berkasnya ;

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

14. Wakil Kepala Dinas :

- a. menerima dan meneliti konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau konsep surat penolakan beserta berkasnya ;
- b. memaraf konsep Surat Izin Trayek/Perluasan trayek atau konsep surat penolakan ;

c. menyampaikan konsep Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek beserta berkasnya kepada Kepala Dinas LLAJR

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

15. Kepala Dinas LLAJR :

- a. menerima dan menandatangani Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau konsep surat penolakan beserta berkasnya ;
- b. menyampaikan Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek beserta berkasnya kepada Bagian Tata Usaha.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya dua hari kerja.

16. Bagian Tata Usaha :

- a. menerima, mencatat dan memberi nomor Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau surat penolakan beserta berkasnya ;
- b. menyampaikan Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau surat penolakan kepada Pemohon melalui loket pelayanan ;
- c. menyampaikan tembusan Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau surat penolakan lembar ke 2 beserta berkasnya kepada Seksi yang bersangkutan.
- d. menyimpan tembusan Surat Izin Trayek/Perluasan Trayek atau surat penolakan lembar ke 3 sebagai arsip.

Proses penyelesaian selambat-lambatnya satu hari kerja.

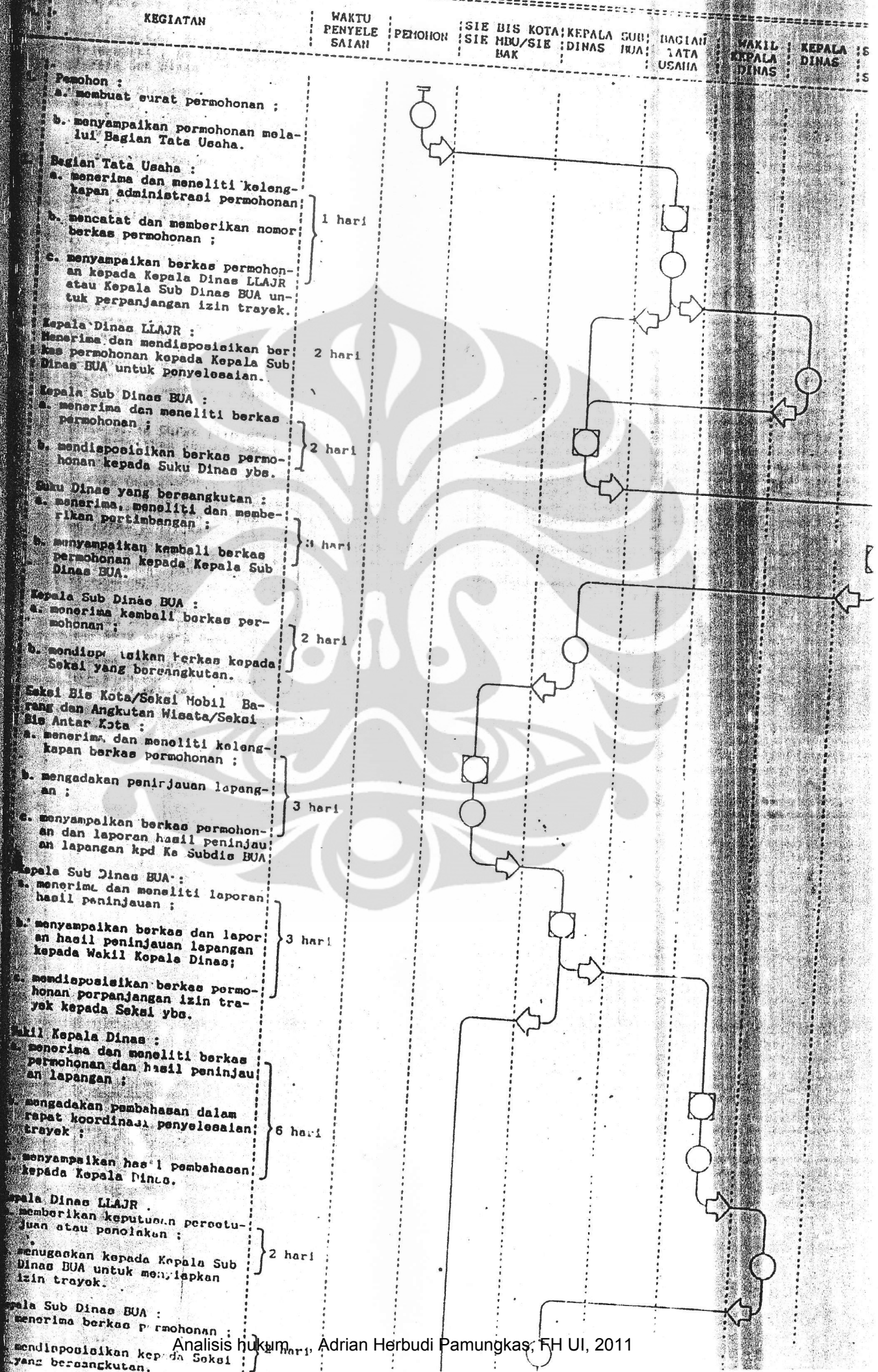
C. BAGAN PROSEDUR DAN FORMULIR

Bagan prosedur pemberian izin trayek/perluasan trayek kendaraan bermotor umum dan desain formulir yang digunakan sebagaimana terlampir.

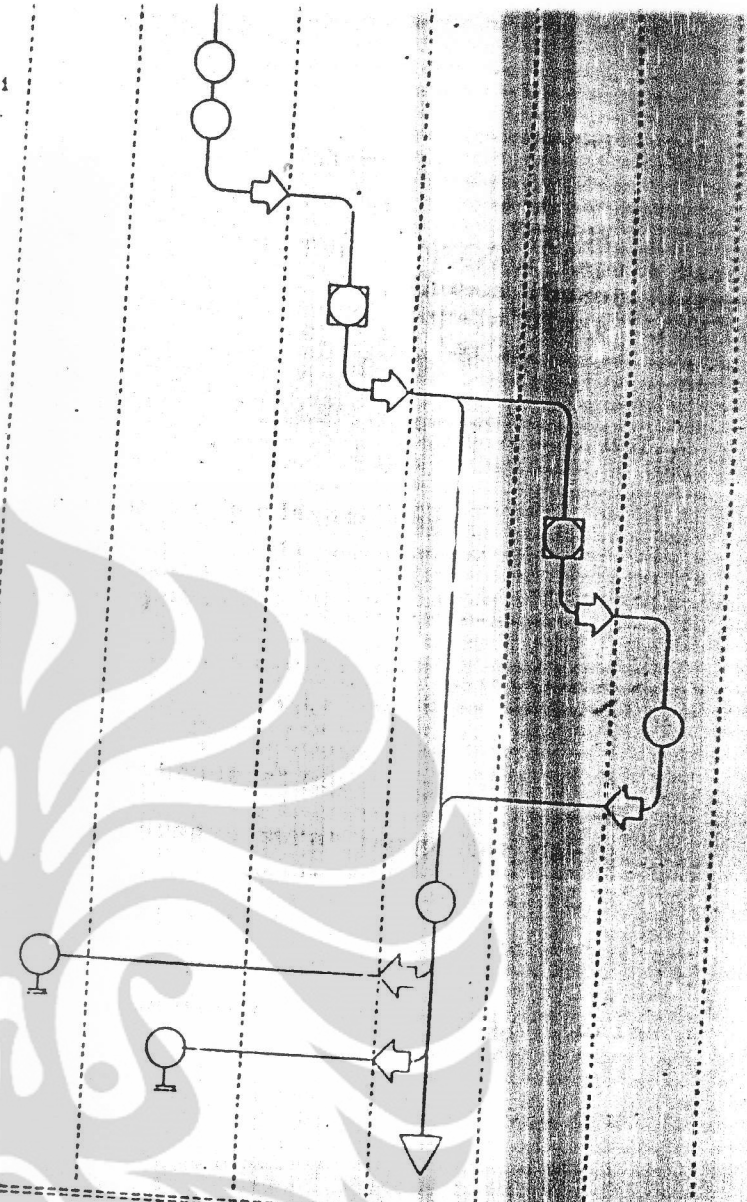
..... GUBERNUR KEPALA DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA
Sekretaris Wilayah/Daerah;



SIENORAT. S.H.
170000199



- 1. mengajukan permohonan ;
menyampaikan konsep Surat Izin Trayek atau surat penolakan ; } 1 hari
- 2. b. menyampaikan konsep Surat Izin/surat penolakan kepada Kepala Sub Dinas BUA. } 2 hari
- 3. Kepala Sub Dinas BUA :
a. menerima, meneliti dan memaraf konsep surat izin trayek atau surat penolakan ; } 2 hari
- 4. c. menyampaikan konsep Surat Izin kepada Wakil Kepala Dinas atau menyampaikan Surat Izin Trayek perpanjangan kepada Bagian Tata Usaha. } 2 hari
- 5. Wakil Kepala Dinas :
a. menerima, meneliti dan memaraf Surat Izin Trayek atau surat penolakan ; } 2 hari
- 6. c. menyampaikan konsep Surat Izin atau surat penolakan kepada Kepala Dinas. } 2 hari
- 7. Kepala Dinas LLAJR :
a. menerima dan menandatangani Surat Izin Trayek atau surat penolakan ; } 2 hari
- 8. b. menyampaikan Surat Izin atau surat penolakan kepada Bagian Tata Usaha. } 2 hari
- 9. Bagian Tata Usaha :
a. menerima, mencatat dan memberi nomor Surat Izin Trayek atau surat penolakan ; } 1 hari
- 10. b. menyampaikan Surat Izin Trayek atau surat penolakan kepada Pemohon ; } 1 hari
- 11. c. menyampaikan tembusan Surat Izin atau surat penolakan lembar ke-2 kepada Seksi ybs ; } 1 hari
- 12. d. menyimpan tembusan Surat Izin Trayek atau surat penolakan lembar ke-3 sebagai arsip. } 1 hari



Perihal : Permohonan izin trayek/
perpindahan trayek.

Jakarta.

Model : BJA.04

Kepada
Yth. Bapak Gubernur Kepala Daerah
Khusus Ibukota Jakarta
c.q. Kepala Dinas LLAJR DKI
Jakarta.
di

J A K A R T A

Bersama ini kami pemilik kendaraan dari :

Nama perusahaan :
Nomor polisi :
Atas nama :
A l a m a t :
Nomor trayek :

Mohon untuk diizinkan mendapatkan :

1. Izin trayek baru sesuai dengan surat pengantar dari
2. Perpindahan kendaraan dari trayek
ke trayek

Demikian atas perhatian Bapak, saya sampaikan terima
kasih.

P e m o h o n ,

Sehubungan dengan permohonan tersebut di atas, sebagai ba-
han pertimbangan, mohon pendapat/saran dari Kepala Suku Dinas
LLAJR Jakarta

a.n. KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN RAYA DKI JAKARTA

Kasubdis Bina Usaha Angkutan,

Pendapat saya adalah

KEPALA SUKU DINAS LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN RAYA JAKARTA



**PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN**

KEPUTUSAN KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

NOMOR: 636 / 2010

TENTANG

PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS KOTA
YANG BERHIMPITAN 50% ATAU LEBIH DENGAN BUSWAY KORIDOR 9

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

- Menimbang :
- bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1, ayat 12, Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 173 Tahun 2010, Pemilik Izin Trayek adalah Pemegang Izin Trayek yang berhimpitan sekurang-kurangnya 50% (Lima Puluh Persen) dengan Koridor Busway.
 - bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1, ayat 16, Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 173 Tahun 2010, Hak Proporsi Bus adalah Hak Pemilik Izin Trayek atas proporsi bus di Koridor Busway tertentu sebagai kompensasi dari pengakhiran trayek yang dimilikinya akibat pengoperasian Koridor Busway.
 - bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 4, ayat 4, Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 173 Tahun 2010, Izin Trayek yang dimiliki oleh para Pemilik Izin Trayek akan berakhir dengan sendirinya pada saat Penetapan Hak Proporsi Bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3).
 - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b dan huruf c di atas, serta dalam rangka pengoperasian Busway Koridor 9 perlu ditetapkan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Pencabutan Izin Trayek Bus Kota yang Berhimpitan 50% atau Lebih dengan Busway Koridor 9.

- Mengingat :
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008;
 - Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 Tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 - Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 Tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom;
 - Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta;
 - Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2008 Tentang Organisasi Perangkat Daerah;
 - Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro;
 - Peraturan Gubernur Nomor 97 Tahun 2009 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan;
 - Peraturan Gubernur Nomor 173 Tahun 2010 Tentang Prosedur Penetapan Operator Bus Transjakarta Busway

MEMUTUSKAN

Menetapkan :

- PERTAMA : Pencabutan izin terhadap trayek – trayek Bus Kota yang berhimpitan 50% atau lebih dengan Busway Koridor 9 sebagaimana tertuang dalam lampiran keputusan ini.
- KEDUA : Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada diktum PERTAMA akan dikenakan sanksi sesuai peraturan yang berlaku.
- KETIGA : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 31 Desember 2010

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI DKI JAKARTA



Ir. U. PRISTONO, MT.
NIP. 195906281986101001

Tembusan :

1. Gubernur Provinsi DKI Jakarta, sebagai laporan.
2. Wakil Gubernur Provinsi DKI Jakarta
3. Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta
4. Asisten Pembangunan dan Lingkungan Hidup Sekda Prov. DKI Jakarta.
5. Asisten Perekonomian dan Administrasi Sekda Prov. DKI Jakarta.
6. Kepala Biro Prasarana dan Sarana Kota Setda Prov. DKI Jakarta.
7. Kepala Biro Perekonomian Setda Prov. DKI Jakarta.
8. Wakil Kepala Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta.
9. Ka. Bid Angkutan Darat Dishub Prov. DKI Jakarta.
10. Ka. Bid Pengendalian dan Operasional Dishub Prov. DKI Jakarta.
11. Ka. UPT PKB Dishub Prov. DKI Jakarta.
12. Ka. UPT Terminal Dishub Prov. DKI Jakarta.
13. Ka. Sudin Perhubungan Jakarta Barat.
14. Ka. Sudin Perhubungan Jakarta Timur.
15. Ka. Sudin Perhubungan Jakarta Selatan.
16. Ka. Sudin Perhubungan Jakarta Utara.
17. Ka. Sudin Perhubungan Jakarta Pusat.
18. Direktur Utama Perum PPD.
19. Direktur Utama PT. Mayasari Bakti.
20. Ketua DPD Organda DKI Jakarta.

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
 PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
 TENTANG PENCABUTAN IZIN TRAYEK BUS KOTA
 YANG BERHIMPITAN 50% ATAU LEBIH DENGAN BUSWAY KORIDOR 9

NOMOR : 636 / 2010

TANGGAL : 31 Desember 2010

DAFTAR TRAYEK – TRAYEK BUS KOTA YANG BERHIMPITAN
 50% ATAU LEBIH DENGAN BUSWAY KORIDOR 9

NO	NAMA PERUSAHAAN	NOMOR TRAYEK	TRAYEK	JML KEND.	PROSENTASE PERHIMPITAN (%)
1	2	3	4	5	6
1	PT.MAYASARI BAKTI	P 6B	KP.RAMBUTAN - M.ANGKE	14	85
2	PERUM PPD	PAC 13	KP. RAMBUTAN - M. ANGKE	25	85
3	PERUM PPD	46	KP.RAMBUTAN - GROGOL	30	70
4	PT.MAYASARI BAKTI	PAC 74	KP.RAMBUTAN - TANGERANG	15	70
5	PT.MAYASARI BAKTI	P 6	KP.RAMBUTAN - GROGOL	43	70
6	PT.MAYASARI BAKTI	P 39	GROGOL - BEKASI	10	60
7	PT.MAYASARI BAKTI	P 6A	KP.RAMBUTAN - KALIDERES	25	60
8	PERUM PPD	P 37	BLOK M - M. ANGKE	11	50
9	PT.MAYASARI BAKTI	PAC 26	GROGOL - BEKASI	16	50

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
 PROVINSI DKI JAKARTA


 T. U. PRISTONO, MT.
 NIP. 195906281986101001

DAFTAR ANGGOTA KONSORSIUM BUSWAY KOR. 8 (LB. BULUS - HARMONI)
KOR. 9 (P. RANTI - PLUIT) DAN KOR. 10 (CILILITAN - TG. PRIOK)

NO	KONSORSIUM/ ANGGOTA	JUMLAH KENDARAAN			PERSINGGUNGAN (%)	KETERANGAN
		IZIN PRINSIP	REALISASI	OPERASI		
I	KOR. 8 (LB. BULUS - HARMONI) (tidak ada trayek yang bersinggungan \geq 50%)					
II	KOR. 9 PINANG RANTI - PLUIT (9 TRAYEK 169 KENDARAAN)					
	PERUM PPD	2.585	1.700	66		
1	PAC-13 KP. RAMBUTAN - M. ANGKE			25	85 %	
2	46 KP. RAMBUTAN - GROGOL			30	70 %	
3	P-37 BLOK M - M. ANGKE			11	50 %	
	PT. MAYASARI BAKTI	1.739	1.595	123		
1	P-68 KP. RAMBUTAN - M. ANGKE			14	85 %	
2	PAC-74 KP. RAMBUTAN - TANGERANG			15	70 %	
3	P-6 CILILITAN - GROGOL			43	70 %	
4	P-39 GROGOL - BEKASI			10	60 %	
5	P-6A KP. RAMBUTAN - KALIDERES			25	60 %	
6	PAC-26 GROGOL - BEKASI			16	50 %	
	KOR. 10 CILILITAN - TG. PRIOK (18 TRAYEK 283 KENDARAAN)					
	PERUM PPD	2.585	1.700	66		
	REG-43 CILILITAN - TG. PRIOK			30	100 %	
2	REG-41A KP. RAMBUTAN - SENEN			15	80 %	
3	PAC-18 P. GADUNG - DEPOK			21	60 %	
	PT. MAYASARI BAKTI	1.739	1.595	143		
1	P-8 KP. RAMBUTAN - TG. PRIOK			28	100 %	
2	P-8A KP. RAMBUTAN - TG. PRIOK			17	100 %	
3	PAC-07 KP. RAMBUTAN - TG. PRIOK			11	90 %	
4	PAC-82 TG. PRIOK - DEPOK			11	90 %	
5	PAC-25 TG. PRIOK - BEKASI			10	90 %	
6	PAC-04 KP. RAMBUTAN - KOTA			12	60 %	
7	P-17A KP. RAMBUTAN - MANGGA DUA			37	60 %	
8	REG-50 P. GADUNG - TG. PRIOK			17	60 %	
	PT. STEADY SAFE	1.025	509	40		
(1)	REG-948 KP. MELAYU - TG. PRIOK			15	70 %	
2	PAC-67 KP. RAMBUTAN - KOTA			10	60 %	
3	PAC-65 TG. PRIOK - BLOK M			15	50 %	
	PT. BIANGLALA METROPOLITAN	300	190	14		
1	PAC-107 P. GADUNG - CIPUTAT			14	50 %	
	PT. AGUNG BAKTI	25	25	25		
1	PAC-120 BLOK M - TG. PRIOK			4	50 %	
2	P-89 BLOK M - TG. PRIOK			19	50 %	
3	REG-954 BLOK M - TG. PRIOK			2	50 %	



*Gubernur Provinsi Daerah Khusus
Ibukota Jakarta*

PERATURAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

NOMOR 173 TAHUN 2010

TENTANG

PROSEDUR PENETAPAN OPERATOR BUS TRANSJAKARTA BUSWAY

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang :
- bahwa berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 123 Tahun 2006 telah ditetapkan Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 - bahwa dalam rangka mengoptimalkan penggunaan busway sebagai sarana transportasi massal bagi warga Kota Jakarta, perlu dilakukan penyempurnaan terhadap Peraturan Gubernur Nomor 123 Tahun 2006;
 - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Prosedur Penetapan Operator Bus Transjakarta Busway;
- Mengingat :
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat; ✓
 - Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008;
 - Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
 - Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 - Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

7. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan sebagian urusan Pemerintah dalam bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Kepala Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;
10. Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pedoman Pelaksanaan Barang/Jasa Pemerintah;
11. Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
12. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah;
13. Peraturan Gubernur Nomor 48 Tahun 2006 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Layanan Umum Transjakarta Busway;
14. Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro;
15. Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2008 tentang Badan Layanan Umum Daerah;
16. Peraturan Gubernur Nomor 130 Tahun 2008 tentang Tata Cara Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Gubernur 174 Tahun 2009;
17. Peraturan Gubernur Nomor 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan;
18. Peraturan Gubernur Nomor 626 Tahun 2010 tentang Penetapan Badan Layanan Umum Transjakarta Busway sebagai Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah secara penuh;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG PROSEDUR PENETAPAN OPERATOR BUS 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 Kepala Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Dinas adalah Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
6. Badan Layanan Umum Transjakarta Busway yang selanjutnya disebut BLU Transjakarta Busway adalah Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bidang pengelolaan angkutan umum busway.
7. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau badan hukum lain yang didirikan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan peraturan perundangan yang berlaku.
8. Bus adalah Bus yang dirancang dan dibuat khusus untuk memenuhi persyaratan, karakteristik, spesifikasi dan kondisi seperti yang ditetapkan oleh BLU Transjakarta Busway, untuk dapat beroperasi pada Koridor Busway.
9. Busway adalah Jalur khusus yang dipergunakan hanya untuk angkutan khusus dengan menggunakan Bus.
10. Koridor Busway adalah Lajur Busway yang merupakan salah satu bagian dari Sistem Transjakarta Busway dan yang berada pada jalan-jalan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagaimana dimaksud dalam Pola Transportasi Makro.
11. Angkutan Umum Busway adalah Sistem angkutan massal cepat pada Busway.
12. Pemilik Izin Trayek adalah Pemegang izin trayek yang berhimpitan sekurang-kurangnya 50% (lima puluh persen) dengan koridor Busway.

13. Operator Bus adalah Badan Usaha yang ditetapkan Kepala BLU Transjakarta Busway untuk mengoperasikan/menjalankan Angkutan Umum Busway pada satu Koridor tertentu.
14. Operator Baru adalah Operator Bus yang ditunjuk melalui metode pelelangan umum.
15. Operator Kemitraan adalah Suatu badan hukum yang didirikan oleh satu atau lebih Pemilik Izin Trayek (konsorsium) yang ditunjuk menjadi Operator Bus.
16. Hak Proporsi Bus adalah Hak Pemilik Izin Trayek atas proporsi Bus di Koridor Busway tertentu sebagai kompensasi dari pengakhiran izin trayek yang dimilikinya akibat pengoperasian Koridor Busway.
17. Harga Rp/Km adalah Harga per kilometer tempuh Bus yang terdiri dari komponen biaya Operasional Maintenance (OM) dan biaya overhead, untuk Bus yang disediakan oleh Pemerintah Daerah atau biaya Operasional Maintenance (OM), biaya overhead dan biaya investasi pengadaan Bus, apabila Operator Bus melakukan investasi pembelian Bus.

BAB II

OPERASIONAL BUSWAY

Pasal 2

- (1) Dalam mengoperasikan Angkutan umum busway, BLU Transjakarta Busway bertanggung jawab atas aspek perencanaan, pengoperasian, pengelolaan, pengawasan dan pengendalian seluruh Sistem Transjakarta Busway.
- (2) Pengusahaan Bus atau jasa pengoperasian bus pada Angkutan Umum Busway dilakukan oleh Operator Bus.
- (3) Dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, Operator Bus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), mematuhi ketentuan operasional yang ditetapkan oleh BLU Transjakarta Busway.

BAB III

JUMLAH BUS DALAM KORIDOR BUSWAY

Pasal 3

- (1) Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menetapkan jumlah Bus yang dibutuhkan pada tiap-tiap Koridor Busway.
- (2) Prosentase jumlah Bus yang akan diberikan kepada Operator Bus dilakukan melalui metode pelelangan umum dan metode penunjukan langsung dengan perbandingan masing-masing 50% (lima puluh persen), dengan ketentuan apabila jumlah bus tersebut ganjil maka kelebihan jumlah ganjil tersebut akan diberikan kepada Operator Baru melalui metode pelelangan umum.

- (3) Hak Proporsi Bus bagi masing-masing Pemilik Izin Trayek ditetapkan dengan Keputusan Kepala Dinas.
- (4) Apabila diperlukan tambahan Bus pada Koridor Busway yang sudah dioperasikan oleh Operator Bus, maka tambahan Bus tersebut akan dialokasikan pada masing-masing Operator Baru dan Operator Konsorsium dengan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penambahan Bus diatur dalam kontrak kerja sama, dengan ketentuan penambahan Bus tersebut tidak menambah atau memperpanjang jangka waktu kontrak kerja sama yang telah ditandatangani.

BAB IV

OPERATOR KEMITRAAN

Pasal 4

- (1) Para Pemilik Izin Trayek yang telah mendapatkan Hak Proporsi Bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3), wajib membentuk 1 (satu) Badan Usaha selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak diterbitkannya Keputusan Kepala Dinas mengenai penetapan Hak Proporsi Bus kepada yang bersangkutan.
- (2) Pembentukan Badan Usaha dimaksud pada ayat (1), termasuk pembiayaannya dibebankan sepenuhnya pada para Pemilik Izin Trayek.
- (3) Apabila Badan Usaha tidak terbentuk dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), maka para Pemilik Izin Trayek tersebut dianggap mengundurkan diri dari keikutsertaan perusahaan jasa operator Busway.
- (4) Izin trayek yang dimiliki oleh para Pemilik Izin Trayek akan berakhir dengan sendirinya pada saat penetapan Hak Proporsi Bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3).
- (5) Operator Kemitraan hanya ditunjuk 1 (satu) kali melalui penunjukan langsung dan selanjutnya keikutsertaannya dalam perusahaan jasa operator Busway wajib mengikuti proses pelelangan umum.
- (6) Bagi para Pemilik Izin Trayek yang telah membentuk Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat mengajukan Badan Usaha tersebut untuk ditunjuk langsung dengan ketentuan Badan Usaha tersebut telah memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V

PENGADAAN JASA OPERATOR BUS

Pasal 5

- (1) Pengadaan jasa operator Bus dilakukan dengan metode pelelangan umum dan metode penunjukan langsung yang dilakukan oleh BLU Transjakarta Busway.

- (2) Pelaksanaan penunjukan langsung dilakukan setelah pelaksanaan pelelangan umum.
- (3) Metode pelelangan umum dilakukan untuk menetapkan Operator Baru guna mendapatkan Harga Rp/Km yang kompetitif.
- (4) Harga Rp/Km yang diperoleh melalui pelelangan umum ditetapkan bagi Operator Kemitraan yang ditetapkan melalui metode penunjukan langsung.
- (5) Metode penunjukan langsung dilakukan terhadap Operator Kemitraan dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengadaan barang/jasa.
- (6) Terhadap pemenang pelelangan umum dan penunjukan langsung selanjutnya ditetapkan oleh Kepala Dinas.

Pasal 6

- (1) Hak Proporsi Bus hilang, dalam hal:
 - a. Pemilik Izin Trayek Operator Kemitraan mengikuti proses pelelangan umum pada Koridor Busway untuk operator baru;
 - b. Pemilik Izin Trayek menolak Harga Rp/Km yang didapat dari proses pelelangan umum; atau
 - c. Pemilik Izin Trayek mengundurkan diri dari proses penunjukan langsung.
- (2) Hak Proporsi Bus yang hilang sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), akan dialihkan kepada Pemilik Izin Trayek lain secara proporsional melalui Keputusan Kepala Dinas.
- (3) Apabila semua Pemilik Izin Trayek tidak mengambil Hak Proporsi Busnya, maka seluruh Hak Proporsi Bus tersebut akan ditawarkan melalui pelelangan umum.

BAB VI

KONTRAK KERJA SAMA

Pasal 7

- (1) BLU Transjakarta Busway melakukan kerja sama operasional Bus dengan Operator Busway dalam bentuk kontrak kerja sama.
- (2) Kontrak kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu paling lama 7 (tujuh) tahun dan dilakukan evaluasi setiap 6 (enam) bulan.

- (3) Jangka waktu kontrak kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat diperpanjang paling lama 2 (dua) tahun apabila minimum kilometer tempuh yang disepakati dalam kontrak kerja sama belum terpenuhi.
- (4) Apabila kontrak kerja sama yang telah ditandatangani berakhir sebelum jangka waktunya, maka jasa Operator Bus berdasarkan kontrak kerja sama tersebut akan dilelang kembali untuk jangka waktu yang tersisa.
- (5) Setelah masa berlaku kontrak kerja sama Operator Kemitraan atau perpanjangannya berakhir, maka pengadaan jasa Operator Bus dilakukan seluruhnya melalui metode pelelangan umum.

BAB VII

PERIZINAN

Pasal 8

- (1) Sebelum mengikuti kegiatan pengadaan jasa operator Bus, terlebih dahulu operator Bus wajib mendapatkan izin usaha angkutan.
- (2) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikeluarkan oleh Kepala Dinas.

BAB VIII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 9

Pada saat Peraturan Gubernur ini mulai berlaku, maka :

- a. kontrak kerja sama yang telah ditandatangani antara BLU Transjakarta Busway dengan Operator Bus tetap mengacu pada ketentuan Peraturan Gubernur Nomor 123 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sampai dengan masa kontrak kerja samanya berakhir.
- b. kontrak kerja sama yang baru harus mengacu pada ketentuan Peraturan Gubernur ini.

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Pada saat Peraturan Gubernur ini mulai berlaku, Peraturan Gubernur Nomor 123 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penetapan Operator Bus Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 11

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 6 Oktober 2010

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,



FAUZI BOWO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 8 Oktober 2010

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,



FADJAR PANJAITAN
NIP 195508261976011001

BERITA DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
TAHUN 2010 NOMOR 178

DAFTAR ANGGOTA KONSORSIUM BUSWAY KOR 8 (LB.BULUS - HARMONI)
KOR. 9 (P. RANTI - PLUIT) DAN KOR. 10 (CILILITAN - TG. PRIOK)

NO	KONSORSIUM/ ANGGOTA	JUMLAH KENDARAAN			PERSING- GUNGAN (%)	NET
		IZIN PRINSIP	REALISASI	OPERASI		
I KOR. 8 (LB. BULUS - HARMONI)						
(tidak ada trayek yang bersinggungan \geq 50%)						
II KOR. 9 PINANG RANTI - PLUIT (9 TRAYEK 189 KENDARAAN)						
	PERUM PPD	2.585	1.700	66		
1	PAC-13 KP.RAMPUTAN - M.ANGKE			25	85 %	
2	48 KP.RAMPUTAN - GROGOL			30	70 %	
3	P-37 BLOK M - M.ANGKE			11	50 %	
	PT. MAYASARI BAKTI	1.739	1.595	123		
1	P-8B KP.RAMPUTAN - M.ANGKE			14	85 %	
2	PAC-74 KP. RAMPUTAN - TANGERANG			15	70 %	
3	P-8 CILILITAN - GROGOL			43	70 %	
4	P-39 GROGOL - BEKASI			10	60 %	
5	P-6A KP. RAMPUTAN - KALIDERES			25	60 %	
6	PAC-26 GROGOL - BEKASI			16	50 %	
KOR. 10 CILILITAN - TG. PRIOK (18 TRAYEK 288 KENDARAAN)						
	PERUM PPD	2.585	1.700	66		
1	REG-43 CILILITAN - TG. PRIOK			30	100 %	
2	REG-41A KP. RAMPUTAN - SENEN			15	60 %	
3	PAC-18 P. GADUNG - DEPOK			21	60 %	
	PT. MAYASARI BAKTI	1.739	1.595	143		
1	P-8 KP. RAMPUTAN - TG. PRIOK			28	100 %	
2	P-8A KP. RAMPUTAN - TG. PRIOK			17	100 %	
3	PAC-07 KP. RAMPUTAN - TG. PRIOK			11	90 %	
4	PAC-82 TG. PRIOK - DEPOK			11	90 %	
5	PAC-25 TG. PRIOK - BEKASI			10	90 %	
6	PAC-04 KP. RAMPUTAN - KOTA			12	60 %	
7	P-17A KP. RAMPUTAN - MANGGA DUA			37	60 %	
8	REG-50 P. GADUNG - TG. PRIOK			17	60 %	
	PT. STEADY SAFE	1.025	509	40		
(1)	REG-948 KP. MELAYU - TG. PRIOK			15	70 %	
2	PAC-67 KP. RAMPUTAN - KOTA			10	60 %	
3	PAC-65 TG. PRIOK - BLOK M			15	50 %	
	PT. BIANGLALA METROPOLITAN	300	190	14		
1	PAC-107 P. GADUNG - CIPUTAT			14	50 %	
	PT. AGUNG BAKTI	25	25	25		
1	PAC-120 BLOK M - TG. PRIOK			4	50 %	
2	P-89 BLOK M - TG. PRIOK			19	50 %	
3	REG-954 BLOK M - TG. PRIOK			2	50 %	