

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Perusahaan angkutan umum yang melakukan bisnis dalam menyelenggarakan angkutan barang wajib memiliki izin, sesuai yang telah tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU LLAJ”) yaitu pada pasal 173, yang berbunyi “Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat;”¹
- d. Izin penyelenggaraan angkutan barang umum.

Izin usaha untuk perusahaan pengangkutan diwajibkan harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan, yaitu:

- a. Memiliki NPWP;
- b. Memiliki akta pendirian perusahaan;
- c. Memiliki keterangan domisili perusahaan;
- d. Memiliki surat izin tempat usaha;

¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Pasal 173.

- e. Memiliki pernyataan kesanggupan untuk menyelenggarakan usahanya secara berkala baik itu dalam hal penyediaan maupun perawatan dari alat angkut-angkut tersebut, serta kesanggupan menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan, pernyataan kesanggupan untuk memiliki alat angkut tersebut.²

Perusahaan angkutan umum yang melakukan bisnis dalam menyelenggarakan angkutan barang juga wajib memenuhi standarisasi kendaraan angkutan barang di jalan raya, sesuai yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah nomor 55 tahun 2012 pasal 54 ayat 1 yang berbunyi “ ukuran utama kendaraan bermotor, dengan atau tanpa muatannya adalah sebagai berikut:³

- a. Lebar maksimum 2.500 milimeter;
- b. Tinggi maksimum 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraannya;
- c. Panjang maksimum kendaraan bermotor tunggal 12.000 milimeter, sedangkan rangkaian kendaraan bermotor dengan kereta gandengan atau kereta tempelan tidak lebih dari 18.000 milimeter;
- d. Panjang bagian kendaraan tanpa muatan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang, maksimum 62,50% dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan, maksimum 47,50% dari jarak sumbunya;

² Zainal Asikin, *hukum dagang*, Jakarta, RajaGrafindo Persada, 2013, hal.160.

³ Peraturan Pemerintah nomor 55 tahun 2012 pasal 54 ayat 1.

- e. Sudut pergi bagian belakang bawah kendaraan sekurang-kurangnya 8 derajat diukur dari atas permukaan jalan.

Meskipun demikian, dalam prakteknya dilapangan, kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang di jalan raya belum semua layak untuk digunakan dalam proses pengangkutan barang di jalan raya, contohnya seperti yang terjadi di semarang terdapat kecelakaan lalu lintas truk pengangkut barang menyerempet pengguna sepeda motor yang berjalan searah dan truk tersebut juga terguling masuk parit karena rem dari truk tidak berfungsi dengan baik sehingga pengemudi truk tidak dapat menguasai kendaraannya.. Hal ini disampaikan oleh Kasatlantas Polres Semarang, AKP Yudha Widiatmoko:

“khusus kecelakaan yang terjadi di daerah lemah abang semarang, penyidik satuan lalu lintas polres semarang menetapkan Lutfi, sopir truk angkutan barang bermuatan kayu palet sebagai tersangka, karena bertanggung jawab atas kendaraan yang dikemudikan, dan pengakuan sopir tidak bisa menguasai laju kendaraannya”.⁴

Dalam pelaksanaan pengangkutan, sering kali hal-hal yang seharusnya dilakukan untuk keselamatan dan keamanan umum tidak dilaksanakan, akhirnya akan timbul hal-hal yang bersifat negatif, contohnya seperti yang terjadi di cisarua Bogor dimana terdapat 14 orang tewas dan 47 lainnya luka berat dan ringan akibat kecelakaan lalu lintas Bus Karunia Bakti menabrak sejumlah kendaraan pribadi, bus, serta warung bakso. Hal ini disampaikan oleh Ketua Organisasi Angkutan Daerah Jakarta, Sudirman:

⁴ S Bowo Pribadi, Polres Semarang Razia Kelayakan Kendaraan Umum, 24 Juli 2015, <http://m.republika.co.id/berita/nasional/daerah/15/07/24/nrzwp1254-polres-semarang-razia-kelayakan-kendaraan-angkutan-umum24>. Diakses pada 6 maret 2016 (15:30).

“Unsur keselamatan angkutan jalan raya sangat tergantung pada empat hal yakni kemampuan pengemudi, kelaikan kendaraan, kondisi jalan serta penegakan hukum lalu lintas jalan raya, yang terjadi kecelakaan di puncak, unsur sopir dan kendaraannya bermasalah, kedua unsur itu lolos dari perhatian, karena pengusaha mengabaikan tahap rekrutmen untuk mendapat pengemudi yang cakap, sekaligus menekan uang perbaikan kendaraan dan peremajaan suku cadang sehingga kondisi mobil sebenarnya tidak layak jalan.”⁵

Sehingga dalam penelitian ini dirumuskan masalah, yaitu:

B. Perumusan masalah:

1. Bagaimana kelayakan kendaraan angkutan barang dalam pelaksanaan pengangkutan di jalan raya?
2. Bagaimana mekanisme pengawasan bagi kendaraan angkutan barang di jalan raya?

C. Tujuan penelitian:

1. Untuk mengetahui dan mengkaji kelayakan kendaraan untuk angkutan barang di jalan raya.
2. Untuk mengkaji dan mengetahui pelaksanaan mekanisme pengawasan bagi kendaraan angkutan barang di jalan raya.

D. Manfaat penelitian:

Penelitian ini akan memberikan manfaat yaitu:

1. Manfaat teoritis

Memberikan gambaran yang jelas mengenai kelayakan kendaraan untuk angkutan barang dalam teori-teori hukum dagang di Indonesia khususnya mengenai angkutan darat di jalan raya.

⁵ Kecelakaan LALIN Akibat Pengusaha dan Pemerintah Lalai, 12 Februari 2012 http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2012/02/120201_transportaccident.shtml **Diakses pada 31 maret 2016 (02:11).**

2. Manfaat praktis

Manfaat praktis bagi masyarakat adalah agar memberikan pengetahuan yang jelas mengenai kelayakan kendaraan angkutan barang di jalan raya, agar masyarakat dapat sadar dan peduli terhadap lingkungan di sekitarnya.