

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PENGGUNAAN MOBIL PRIBADI UNTUK ANGKUTAN PENUMPANG DAN/ATAU BARANG DARI PONTIANAK KE SINGKAWANG

Ismawartati¹, Aktris Nuryanti,² Sy. Muhammad Ikhsan,³ David Banjarnahor⁴

Abstract

Transportation plays a crucial and strategic role in supporting national development. Although certain areas may be geographically isolated, an effective and efficient transportation system can overcome these challenges and support societal activities. With advancements in technology, design, and types of transportation, the demand for private vehicles, such as cars and motorcycles, has risen. However, the phenomenon of private cars being used for passenger and/or goods transportation without proper route permits or business licenses creates legal issues. This practice contradicts the provisions of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation, specifically Article 173, paragraph (1) letter b. This study aims to identify the factors that cause private vehicles to operate as public transport and to evaluate the role and efforts of the Pontianak Transportation Agency in monitoring and regulating private vehicles operating as public transport. A socio-legal approach was employed in this research. The findings indicate that the use of private cars as public transportation between Pontianak and Singkawang is prevalent, driven by factors such as limited job opportunities and economic needs. The Transportation Agency has conducted raids and enforcement, despite facing personnel shortages. Violators face sanctions, including warnings, administrative fines, or revocation of licenses, in accordance with applicable laws and regulations.

Keywords: *land transportation; private car; supervision*

Abstrak

Transportasi sebagai sarana perhubungan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung pembangunan nasional. Meskipun suatu daerah mungkin terisolasi akibat letak geografisnya, sistem transportasi yang efektif dan efisien mampu mengatasi tantangan tersebut dan mendukung aktivitas masyarakat. Seiring dengan kemajuan teknologi, desain, serta jenis dan sarana transportasi, kebutuhan masyarakat akan kendaraan pribadi, seperti mobil dan motor, juga meningkat. Namun, fenomena penggunaan mobil pribadi untuk layanan angkutan penumpang dan/atau barang di luar trayek tanpa izin usaha dan trayek yang sah menimbulkan

¹ Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Jl. Prof Hadari Nawawi, Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia. Email: ismawartati@hukum.untan.ac.id.

² Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Jl. Prof Hadari Nawawi, Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia. Email: aktrism@yahoo.com.

³ Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Jl. Prof Hadari Nawawi, Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia. Email: sy.m.ikhsan@hukum.untan.ac.id.

⁴ Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Jl. Prof Hadari Nawawi, Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia. Email: davidbanjarnahor@hukum.untan.ac.id.

permasalahan hukum. Fenomena ini bertentangan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 173 ayat (1) huruf b. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan kendaraan pribadi beralih menjadi kendaraan umum serta untuk mengevaluasi peran dan upaya Dinas Perhubungan Kota Pontianak dalam mengawasi dan menertibkan kendaraan pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan sosio-legal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa fenomena mobil pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum marak terjadi di Kota Pontianak menuju Singkawang, yang disebabkan oleh berbagai faktor seperti terbatasnya lapangan pekerjaan dan kebutuhan ekonomi. Dinas Perhubungan telah melakukan razia dan penertiban meskipun menghadapi kendala kekurangan personel. Pelaku usaha yang melanggar akan dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan, yang dapat berupa peringatan, denda administratif, atau pencabutan izin.

Kata kunci: mobil pribadi; pengangkutan darat; pengawasan

I. Pendahuluan

Perkembangan perekonomian dan perkembangan kehidupan masyarakat sejak dahulu sampai saat ini, bahkan ke masa depan haruslah didukung peran transportasi. Kelancaran transportasi dalam keberhasilan pembangunan haruslah didukung ketersediaan prasarana dan sarana transportasi. Prasarana transportasi terdiri dari jalan, pelabuhan laut, bandar udara, dan terminal. Sarana atau moda angkutan terdiri dari kendaraan bermotor (mobil, motor roda dua, truk, bis dan lain-lain), kapal, dan pesawat udara. Prasaran dan sarana adalah unsur dasar dalam transportasi yang sangat penting dalam pelayanan juga berfungsi melancarkan arus barang dan manusia dalam rangka menunjang perkembangan pembangunan mendukung pergerakan mobilitas yang memberi manfaat ekonomi, sosial, politik dan pelayanan kewilayahan.

Beberapa penelitian terdahulu telah mengkaji praktik angkutan tidak resmi dan implikasi hukumnya. Misalnya, menganalisis dampak sosial ekonomi angkutan tidak resmi di wilayah perkotaan dan menyoroti perlunya penguatan regulasi serta pengawasan pemerintah.⁵ Lalu mengkaji aspek hukum pelanggaran trayek dan izin angkutan, menekankan tantangan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran tidak dalam trayek.⁶ Selanjutnya, menyoroti peran teknologi digital dalam memfasilitasi layanan angkutan tidak resmi melalui aplikasi media sosial, sehingga mempercepat penyebaran praktik tersebut di berbagai kota di Indoensia.⁷ Ketiga studi tersebut menjadi pijakan untuk memahami karakteristik dan dinamika masalah serta

⁵ Ibrahim, A. et al. (2024) 'Analisis Tantangan dan Hambatan dalam Penegakan Hukum Angkutan Antar Provinsi', *Politika Progresif: Jurnal Hukum, Politik dan Humaniora*, 1(4), hlm. 65.

⁶ Tambuk, M. et al. (2023) 'Faktor Penyebab dan Penanggulangan Pelanggaran Izin Trayek di Kabupaten Manggarai', *Jurnal Ilmu Hukum Dan Tata Negara*, 1(4), hlm. 180.

⁷ Avicenna, M. & Astuti, V. (2025) 'Penerapan Komunikasi Digital Dalam Aplikasi Simae Untuk Meningkatkan Efektivitas Layanan Angkutan Umum', *J-CEKI: Jurnal Cendekia Ilmiah*, 4(5), hlm. 578.

memperlihatkan *gap* dalam penelitian yang masih terbatas pada aspek teknis dan implelementasi hukum tanpa mendalami fenomena lokal khususnya rute Pontianak-Singkawang. Adapun fokus analisis secara komprehensif mengkaji penyalahgunaan mobil pribadi sebagai angkutan tidak resmi sekaligus terdapat faktor penyebabnya di wilayah Pontianak, yang hingga saat ini kurang mendapat perhatian dalam kajian di Kalimantan Barat. Penelitian ini juga menghubungkan peran regulasi nasional seperti UU No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 dengan praktik nyata di lapangan yakni keberadaan transportasi sebagai penghubung di seluruh wilayah Indonesia sebagai wujud Pelaksanaan Kebijakan Pemerintah di bidang transportasi dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 49 Tahun 2005 Tentang adanya Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang diartikan sebagai suatu sistem tatanan transportasi, yaitu transportasi laut, transportasi udara, transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan dan transportasi pipa yang berinteraksi antara sarana dan prasarana dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir, terpadu melakukan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien melayani perpindahan orang dan/atau barang.

Tujuan penelitian secara eksplisit untuk melakukan analisis aspek hukum mengenai penggunaan mobil pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum tidak berizin pada rute Pontianak ke Singkawang sehingga mengetahui secara jelas faktor penyebab munculnya praktik tersebut serta memberikan rekomendasi kebijakan yang mendukung penataan angkutan jalan yang tertib, aman dan berkeadilan. Terkait dengan hal tersebut, moda transportasi dapat dikelompokkan menurut media atau tempat dimana pergerakan dilakukan:

1. Transportasi darat (transportasi jalan, jalan rel);
2. Transportasi laut/perairan (transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan);
3. Transportasi udara; dan
4. Transportasi multimoda (gabungan antar moda transportasi laut, udara dan atau darat), dimana keseluruhan moda angkutan terintegrasi melakukan pelayanan.⁸

Dalam penelitian ini, penulis meneliti transportasi darat atau biasa disebut angkutan jalan dengan jenis angkutan jalan bermotor roda empat. Hal ini terkait dengan pesatnya perkembangan dunia transportasi darat dengan tingginya produksi jumlah kendaraan bermotor baik beroda dua ataupun lebih dimanfaatkan oleh masyarakat

⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030.

dalam melakukan kegiatannya. Setiap tahun produksi mobil dengan berbagai merek dan jenis variannya terus meningkat seiring meningkatnya daya beli masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya serta menunjang mobilitas dan mendukung fleksibilitas seseorang dalam bepergian.

Sebagian penduduk kota Pontianak, yang merupakan ibukota provinsi Kalimantan Barat, dalam bepergian menjalankan aktivitasnya baik yang berada dalam kota maupun ke luar kota banyak yang menggunakan motor roda dua, mobil pribadi, taksi, mobil angkutan umum bis. Secara umum untuk wilayah Kalimantan Barat pada tahun 2021 dan 2022 terjadi peningkatan 45% total penjualan mobil dari berbagai merek.⁹ Kemampuan daya beli tersebut terkait bertambahnya jumlah penduduk, meningkatnya sumber daya alam pertambangan, berkembangnya sumber perkebunan sawit dan lain-lain. Kendaraan yang dibeli tersebut dipergunakan baik untuk usaha komersil maupun untuk memenuhi keperluan pribadi (keluarga). Dalam konteks UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terbagi menjadi dua:

1. Pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha, biasa disebut kendaraan pribadi (mobil keluarga);
2. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau biasa disebut angkutan umum. yang ditandai dengan menarik bayaran dari penumpang atau dari pengirim/penerima barang.

Penyelenggaraan pengangkutan melakukan pelayanan pada masyarakat umum oleh sarana angkut kendaraan bermotor umum seperti bis haruslah memiliki izin usaha angkutan, izin trayek, izin KIR, izin operasional, keadaan kendaraan yang layak angkut, kenyamanan serta syarat-syarat lainnya. sebagaimana diatur dalam Pasal 173 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Jika persyaratan yang telah ditentukan oleh Pemerintah tidak terpenuhi oleh pelaku usah maka kendaraan tersebut tidak dapat beroperasi sebagai kendaraan bermotor umum dan akan diterapkan sanksi kepada siapa saja yang melanggar

⁹ Pontianak Post. (2023) *Pemicu Masih Tingginya Pemudik Menggunakan Sepeda Motor* [Online]. Tersedia di https://www.jawapos.com/nasional/01445906/pemicu-masih-tingginya-pemudik-menggunakan-sepeda-motor#goog_rewarded.

ketentuan pemerintah atau undang-undang. Penerapan peraturan dalam penyelenggaraan lalu lintas angkutan jalan ditujukan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, lancar, tertib, nyaman dan efisien untuk itulah perlu adanya peraturan, pengawasan dan pengendalian terhadap pengguna jalan.

Penyelenggaraan pelayanan angkutan seperti ini tidak memiliki izin angkutan tidak dalam trayek. Sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Untuk kendaraan pribadi yang menyelenggarakan pelayanan mengangkut penumpang (orang) dan barang ditandai dari tidak membayar biaya retribusi daerah, tidak menggunakan pelayanan uji kendaraan (KIR), tidak memiliki dokumen angkutan atau tiket sebagai alat bukti pembayaran ongkos, tidak memiliki tanda bagasi atau manifes, tidak masuk terminal. Pada kenyataannya banyak masyarakat yang berminat menggunakan kendaraan pribadi ini dalam kegiatannya baik dalam kota maupun ke luar kota yang mengangkut penumpang (orang) dan atau barang layaknya seperti angkutan umum, sebab pelayanan angkutan gampang dicari dan diakses oleh masyarakat seiring dengan perkembangan teknologi informasi yang diserap masyarakat memesan angkutan tersebut melalui aplikasi Facebook dan Instagram pemilik kendaraan. Hal ini berdampak diabaikannya aturan-aturan pemerintah oleh pemilik kendaraan pribadi.

Beberapa penelitian terdahulu dengan tema serupa di beberapa daerah di Indonesia telah dilakukan sehingga memberikan gambaran yang komprehensif dan basis yang kuat dalam penelitian ini. Nurkhima, dkk¹⁰ melakukan penelitian mengenai kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum penumpang maupun barang yang *locus*nya berada di Kabupaten Enrekang, Provinsi Sulawesi Selatan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan dua faktor penggunaan kendaraan pribadi sebagai angkutan umum di wilayah ini yakni minimnya pengetahuan masyarakat tentang perbedaan kendaraan pribadi dengan angkutan umum resmi dan penegakan hukum oleh polisi relatif lemah sehingga kurangnya sanksi terhadap tindakan melanggar hukum ini. Penelitian Dede Amirudin, dkk¹¹ melakukan kajian dengan tema yang sama di wilayah Jabodetabek terutama pada Dinas Pehubungan Kabupaten Bekasi. Ditemukan bahwa terdapat dua faktor yang mempersulit implementasi pengaturan kendaraan pribadi yang

¹⁰ Nurkhima, dkk, (2022), Penggunaan Kendaraan Pribadi sebagai Angkutan Umum Penumpang atau Barang di Kabupaten Enrekang, Jurnal Hukum Universitas Sulawesi Barat, 7(2), hlm. 17

¹¹ Dede Amirudin dan Ika Dewi Sartika Samima, (2023), Analisis Hukum Penggunaan Kendaraan Pribadi yang Digunakan sebagai Angkutan Barang, Jurnal Serambi Hukum, 16(2), hlm. 131.

dijadikan angkutan umum yakni: (1) faktor ekonomi, dorongan untuk memiliki mata pencaharian dan kesulitan untuk memenuhi syarat administrasi pengurusan izin; (2) faktor administratif izin angkutan barang yang melalui jangka waktu yang lama. Mohamad Naim, dkk¹² mengkaji tema ini dalam sudut pandang hukum pidana dengan melakukan penelitian di Kepolisian Resort Sigi, Sulawesi Tengah. Ditemukan bahwa faktor pendorong terjadinya pelanggaran ini adalah karena perilaku penegak hukum yang terlalu toleran. Selain itu, masyarakat lebih memilih menggunakan mobil pribadi untuk mobil angkutan dalam mobilisasi karena aksesibilitasnya. Maka, penelitian ini bermaksud untuk melengkapi penelitian-penelitian terdahulu dengan memberikan gambaran bagaimana praktik penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan umum di wilayah Kota Singkawang, Kalimantan Barat.

Dari latar belakang yang dikemukakan dijumpainya realita sosial terkini beralihnya kendaraan pribadi berpraktek sebagai angkutan umum tidak dalam trayek menyelenggarakan pelayanan mengangkut penumpang (orang) dan/atau barang yang disebut oleh masyarakat sebagai angkutan tidak berizin. Potret inilah yang menjadikan penulis untuk meneliti fenomena yang menggejala. Menjadi pertanyaan hal apa yang menimbulkan terjadinya praktek kendaraan pribadi beralih menjadi angkutan umum tidak berizin tersebut.

II. Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum *socio-legal*. Metode dipilih karena mampu menghubungkan secara komprehensif aspek hukum dengan konteks sosial masyarakat, terutama pelaku usaha angkutan dan pengguna jasa angkutan. Pendekatan tersebut akan memberikan ruang analisis yang tidak sekadar normatif tetapi juga empiris sehingga dapat menggambarkan realitas penerapan aturan lalu lintas dan angkutan jalan secara aktual dan paling tepat untuk mengamati peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan jalan raya serta keputusan menteri tentang angkutan umum, dengan mengkaji implementasinya dalam masyarakat pelaku usaha dan pengguna jasa angkutan. Studi *socio-legal* menjawab kebutuhan dan perkembangan hukum yang tidak steril dari pengaruh masyarakat di tempat berlakunya hukum itu sendiri.¹³ Penelitian dilakukan melalui penelitian kepustakaan dan lapangan untuk

¹² Mohamad Naim, dkk, (2021), Penanggulangan Tindak Pidana Penyalahgunaan Kendaraan Mobil Angkutan Barang sebagai Mobil Angkutan Orang oleh Polres Sigi, Jurnal Kolaboratif Sains, 4(05), hlm. 232.

¹³ Soekanto, S. (2010) *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, hlm. 12.

memperoleh berbagai dokumen dan hasil penelitian yang relevan dengan rumusan masalah yang dikemukakan. Dalam penelitian kepustakaan, data yang diperoleh adalah data sekunder,¹⁴ yang meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Penelitian kepustakaan terutama dilaksanakan didunia pengangkutan kendaraan bermotor roda empat.

Dalam teknik pengumpulan data dilakukan melalui penelitian lapangan, alat pengumpulan data adalah berupa wawancara. Wawancara dilakukan terhadap responden yang terdiri dari pelaku usaha/pemilik kendaraan atau orang lain sebagai sopir pribadi yang beralih melakukan penyelenggaraan pelayanan angkutan layaknya pelaku usaha angkutan umum. Wawancara dilakukan secara langsung, atau disebut dengan *face-to-face interview*. Wawancara dilengkapi dengan pedoman wawancara agar tidak ada hal-hal yang terlewat, dan pencatatannya pun dapat dilakukan dengan lebih cepat.¹⁵ Hasil wawancara juga direkam dengan alat perekam. Jenis wawancara yang digunakan adalah wawancara bebas terpimpin, sehingga jalannya wawancara tetap terkendali, namun masih terdapat unsur kebebasan, karena pertanyaan-pertanyaan yang diberikan hanya bersifat garis besar, yang dapat disesuaikan dengan situasi yang ada.¹⁶

Setelah tahap pengumpulan maka dilakukan langkah sistematis yaitu merangkum data mentah yang kompleks lalu menyajikan data dan dilakukan penarikan kesimpulan. Analisis tersebut bertujuan untuk menghubungkan secara holistik hasil lapangan dengan kerangka teori hukum dan regulasi yang berlaku. Pendekatan tersebut akan memberikan gambaran dalam menggali permasalahan secara mendalam implementasi hukum dalam konteks sosial yang kompleks, namun sekali lagi tidak hanya menyajikan informasi yang bersifat deskriptif belaka, tetapi di dalamnya juga mengolah informasi yang diperoleh dari sumber baru dan menghubungkan dengan sumber-sumber lainnya.¹⁷ Penelitian ini juga menggunakan pendekatan analisis data kualitatif, yaitu memahami data dengan cara mempelajari, menganalisa dan menyimpulkan data yang diperoleh selama penelitian secara sistematis, komprehensif dan lengkap.¹⁸ Proses pengumpulan dan analisis bahan-bahan hukum dilakukan dengan metode sirkuler, yaitu

¹⁴ Irianto, S. & Shidarta (2013) *Metode penelitian hukum: Konstelasi dan refleksi*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, hlm. 187.

¹⁵ Sumardjono, M. (2001) *Pedoman pembuatan usulan penelitian (Sebuah panduan dasar)*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm. 35.

¹⁶ Hadi, S. (2000) *Metodologi research*. Yogyakarta: Yayasan Penerbitan Psikologi UGM.

¹⁷ Sari, D. (2008). *Pengelolaan wilayah pesisir terpadu (Integrated Coastal Zone Management) secara berkelanjutan di Kabupaten Kulon Progo* [Tesis Magister].

¹⁸ Muhammad, A. (2004) *Hukum dan penelitian hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 152.

berulang-ulang selama penelitian dilakukan.¹⁹ Pemilihan metode sosio-legal didasarkan pada kebutuhan untuk menjembatani jurang antara ketentuan hukum formal dengan praktik nyata di masyarakat. Selain itu, penggunaan data yang empiris juga digunakan dalam melengkapi kajian normatif sehingga hasil penelitian lebih relevan dan aplikatif dalam memberikan rekomendasi kebijakan.

III. Analisis dan Pembahasan

A. Aspek Hukum Pelayanan Angkutan Penumpang Dengan Kendaraan Pribadi

Dewasa ini pergerakan mobilitas masyarakat terbilang tinggi, ini berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan akan moda transportasi atau pengangkutan, dengan kendaraan umum beroda dua atau beroda empat, baik itu kendaraan umum milik pribadi maupun bukan, kereta api, kapal, dan pesawat.

Perkembangan mobilitas masyarakat di Pontianak mendorong permintaan layanan angkutan cepat, fleksibel dan terjangkau terutama rute Pontianak ke Singkawang, walaupun sudah tersedia angkutan resmi seperti bus antar kota, banyak masyarakat lebih memilih menggunakan mobil pribadi yang beroperasi sebagai angkutan tidak resmi. Faktor penyebab meliputi kebutuhan ekonomi pengemudi yang tidak memiliki pekerjaan tetap, tingginya biaya perizinan serta proses perizinan yang rumit dan mahal. Namun, hal tersebut terkait pula dengan tujuan keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dengan aman, cepat, murah dan nyaman serta ditekankan bahwa setiap jasa angkutan umum wajib memiliki izin sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara si pengangkut dengan penumpangnya yang di tandai adanya tiket perjalanan dari titik penjemputan ke tempat tujuan dengan selamat, dimana Pengangkut merupakan pihak yang harus bertanggung jawab atas keselamatan penumpangnya sampai tempat tujuan dimana penumpang adalah orang yang berada dalam kendaraan selain pengemudi. selaras seperti yang dikatakan oleh Raharjo Adisasmita bahwa transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*service activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, pertambangan, perdagangan, konstruksi,

¹⁹ Ismail, N. (2008) *Catatan bahan perkuliahan Seminar Desain Penelitian*, Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana Fakultas Hukum, UGM. Tidak dipublikasikan.

keuangan, pemerintahan, transmigrasi, pertahanan keamanan dan lainnya).²⁰ Berangkat dari Pasal 173 ayat (1) UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan Bahwa Angkutan Umum dalam menyelenggarakan pelayanan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, lalu izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Dalam konteks hukum, penyelenggaraan angkutan penumpang dengan kendaraan pribadi yang beroperasi secara ilegal menunjukkan lemahnya fungsi pengawasan oleh instansi yang berwenang. Padahal, regulasi telah mengatur dengan tegas bahwa penyelenggaraan angkutan penumpang memerlukan izin usaha dan izin trayek sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009. Mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum tanpa izin jelas melanggar ketentuan hukum. Ketidakhadiran pengawasan yang sistematis ini mengakibatkan pelanggaran hukum menjadi hal yang biasa, serta memperlemah kepercayaan masyarakat terhadap tata kelola transportasi yang sah. Jika dibiarkan, hal ini dapat menciptakan preseden buruk bahwa hukum bersifat fleksibel terhadap pelanggaran yang sistemik.²¹ Praktik tersebut merugikan pula pelaku usaha angkutan resmi dan menimbulkan risiko hukum dan keselamatan bagi penumpang.

Potret praktek pelayanan angkutan orang dan/atau barang saat ini di kota Pontianak menuju Kota Singkawang banyak dilakukan oleh kendaraan umum tanpa izin operasional (izin usaha dan izin trayek), yang merupakan mobil pribadi dimiliki perseorangan melakukan pelayanan mengangkut penumpang dan/atau barang secara tidak resmi, tetapi melakukan pelayanan angkutan layaknya seperti kendaraan umum yang resmi dengan memungut bayaran. Kendaraan umum tidak resmi merupakan mobil pribadi, plat nomor kendaraan berwarna hitam. Maraknya praktek pelayanan angkutan mobil pribadi tidak resmi ini dikhawatirkan akan menimbulkan konflik karena adanya persaingan dengan yang berizin (resmi) dan dugaan mobil pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum tidak melalui laik jalan dan tidak terlindungi asuransi penumpang sehingga mengurangi perlindungan hukum terhadap konsumen.

Terwujudnya dampak akan kebutuhan layanan sarana angkutan kendaraan meningkat khususnya ke kota Singkawang semakin memperjelas urgensi, maka

²⁰ Adisasmita, R. (2014) *Dasar-dasar ekonomi transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu. hlm. 1.

²¹ Alfian (2023) Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran angkutan umum tanpa izin. Laporan tugas akhir Institut Pemerintahan Dalam Negeri.

penelitian ini berfokus pada angkutan jalan yang banyak digunakan masyarakat jika dibandingkan dengan angkutan laut dan angkutan udara. Penggunaan angkutan darat kendaraan penumpang umum dianggap lebih mudah dijangkau masyarakat serta mudah pula ditemui dalam rangka penyelenggaraan pelayanan di bidang pengangkutan. Salah satu jenis kendaraan umum yang banyak diminati masyarakat adalah mobil penumpang angkutan umum yang banyak digunakan seperti Toyota Inova, Suzuki Ertiga, Honda Mobilio, Wuling Confero, Daihatsu Siga, Mitsubishi Expander, Nissan Livina, umumnya memiliki tempat duduk 8 (delapan) orang termasuk pengemudi.

Realita di lapangan praktek pelayanan angkutan mobil pribadi yang tidak resmi (ilegal) banyak dijumpai beroperasi tanpa izin dari pemerintah, dan menentukan tarif tanpa standar. Pengawasan terhadap angkutan tidak resmi masih sangat minim sehingga praktik ilegal sulit dibendung. Pengemudi mobil pribadi yang beroperasi tidak memiliki izin juga mengaku jarang terkena razia dari dinas terkait, sehingga memperkuat persepsi bahwa pengawasan belum sepenuhnya efektif. Diperlukan integrasi antara penegakan hukum dengan fasilitas legalisasi untuk memberikan insentif bagi pemilik kendaraan agar dapat beroperasi secara legal. Realitas ini mencerminkan belum optimalnya peran negara dalam menjamin hak warga atas transportasi publik yang layak dan dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat.²² Reformasi sistem perizinan yang lebih adaptif dan inklusif menjadi hal yang sangat mendesak agar pengawasan dapat berjalan optimal dan hukum ditegakkan secara adil dan konsisten.

Sebagaimana diketahui bahwa mobil pribadi tidak resmi melakukan pelayanan jasa angkutan umum mengakibatkan timbulnya persaingan yang kurang sehat dengan mobil penumpang umum yang resmi. Mereka mengatakan bahwa mobil pribadi tidak resmi dianggap mengambil secara tidak sah penumpang mobil umum resmi. Diketahui pula mobil pribadi tidak resmi ternyata tidak membayar retribusi, tidak mengantri di terminal (tidak ngetem) dan tidak pula melakukan uji berkala kendaraan yang seharusnya merupakan kewajiban terhadap mobil penumpang umum. Kekhawatiran lain dari penggunaan mobil pribadi tidak memberikan perlindungan hukum pada penumpang jika terjadi kerugian yang dialami penumpang karena tidak ditutupnya asuransi kecelakaan dan tidak semua penumpang memiliki asuransi jiwa.

Selain itu, kepraktisan yang ditawarkan oleh kendaraan pribadi sebagai moda angkutan umum juga menyimpan risiko hukum dan sosial. Penggunaan kendaraan

²² Dinas Perhubungan Kota Singkawang (2025) *Evaluasi Transportasi Singkawang* [Online]. Tersedia di <https://dishubsingkawang.org/2025/02/evaluasi-transportasi-singkawang/>

pribadi (plat hitam) sebagai transportasi umum tidak hanya melanggar peraturan perundang-undangan, tetapi juga mengabaikan unsur keselamatan karena tidak melalui uji laik jalan dan tidak menjamin perlindungan asuransi bagi penumpang. Hal ini berdampak pada hilangnya hak perlindungan hukum terhadap konsumen sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.²³

Hasil wawancara terhadap pelayanan angkutan tidak resmi di Pontinak menuju Singkawang semakin marak ditemukan, terutama melalui tawaran jasa yang tersebar di media sosial. Hal tersebut diperkuat oleh pengakuan langsung dari sejumlah supir mobil pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum tidak berizin. Berdasarkan wawancara dengan 7 (tujuh) responden, seluruhnya mengonfirmasi kegiatan ini. Data hasil wawancara disajikan sebagai berikut.

Tabel 1
Tabel Keterangan Responden

Pertanyaan	Jumlah Responden	Jawaban Utama	Keterangan
1. Kapasitas penumpang per perjalanan (Pontianak ke Singkawang)?	7	2 responden: 6 orang penumpang; 3 responden: 9 orang penumpang; 2 responden: 8 orang penumpang;	Layanan cukup diminati masyarakat dengan kapasitas bervariasi;
2. Lama beroperasi penyalahgunaan mobil pribadi?	7	3 responden: 3 tahun; 3 responden: 4 tahun; 1 responden: 1 tahun;	Praktek telah berlangsung relatif lama;
3. Mengetahui larangan penggunaan kendaraan pribadi sebagai angkutan umum?	7	Semua responden mengetahui aturan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Meskipun menyadari pelanggaran, praktik tetap berlangsung;
4. Pernah terkena razia dari dinas terkait?	7	Semua responden menyatakan belum pernah terkena razia	Kurangnya pengawasan merupakan faktor pendorong keberlangsungan praktik ilegal;
5. Alasan beralih menjadi sopir angkutan tidak resmi?	7	Utamanya alasan ekonomi: a. Sulit mencari pekerjaan lain;	Hambatan perizinan pemerintah dan kebutuhan ekonomi menjadi faktor utama;

²³ Rahayu, R. (2021) 'Pengawasan Terhadap Kendaraan Plat Hitam yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum', *Jurnal Nestor Magister Hukum*, 8(3):1-15. <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/jmfh/article/view/17221>

-
- b. Membayar cicilan mobil;
 - c. Kebutuhan hidup keluarga;
 - d. Kerjasama sebagai sopir;
 - e. Biaya perizinan mahal;
 - f. Tidak pernah terkena razia;
-

Hasil wawancara di atas sejalan dengan perspektif ekonomi, hambatan utama dalam legalisasi usaha transportasi rakyat terletak pada tingginya biaya perizinan dan rumitnya proses birokrasi. Banyak pelaku usaha transportasi nonformal, khususnya pengemudi kendaraan pribadi yang beroperasi sebagai angkutan umum, menyatakan ketidaktertarikan untuk mengurus izin resmi karena proses yang tidak efisien dan cenderung tidak transparan. Hal ini mengindikasikan bahwa kerangka regulasi yang ada belum responsif terhadap kebutuhan pelaku usaha mikro dan individu yang menggantungkan hidup pada sektor transportasi informal. Dalam konteks analisis kebijakan publik, kondisi tersebut menggarisbawahi urgensi pembaruan sistem perizinan agar lebih adaptif, praktis, dan inklusif terhadap realitas sosial-ekonomi masyarakat.²⁴

Maraknya angkutan tidak resmi menimbulkan persaingan tidak sehat terhadap angkutan resmi dan berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan tanpa perlindungan hukum bagi penumpang dan hal tersebut menimbulkan ketidakpastian pelayanan transportasi yang menjadi hak dasar publik. Jika dibiarkan, maka dapat melemahkan kepercayaan masyarakat terhadap supremasi hukum dan tata kelola transportasi nasional. Oleh karena itu, pendekatan ini bertujuan tidak hanya untuk mengurangi pelanggaran, tetapi juga membangun sistem transportasi yang lebih inklusif, tertib, dan berkelanjutan, sehingga ketertiban hukum dan kebutuhan ekonomi masyarakat dapat terwujud secara konstruktif.²⁵

²⁴ Maulana, R. & Wiratama, A. (2021) 'Reformasi Regulasi Perizinan Usaha di Indonesia: Antara Deregulasi dan Inklusivitas', *Jurnal Administrasi Publik Indonesia*, 8(2):145-159. <https://jurnal.unpad.ac.id/japi/article/view/34567>

²⁵ Mahayana, A. & Ariani, I. (2015) 'Kedudukan Hukum Angkutan Pribadi yang Dipergunakan sebagai Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan', *Kertha Wicara: Journal Ilmu Hukum*, 4(1). <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthawicara/article/view/12032>

B. Upaya Dinas Perhubungan Kota Pontianak Melakukan Pengawasan, Penertiban dan Pembinaan Terhadap Mobil Pribadi Yang Beroperasi Sebagai Kendaraan Umum

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang telah diberi kewenangan memberlakukan peraturan penggunaan mobil pribadi sebagai sarana angkutan orang dan/atau barang tidak dalam trayek dengan UU No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Menteri Perhubungan No.117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Namun pada praktiknya, pelaku usaha dan pemilik mobil pribadi masih banyak yang mengabaikan aturan tersebut. Kebutuhan masyarakat akan layanan transportasi praktis dan mudah diakses kerap mendorong penyalahgunaan mobil pribadi sebagai angkutan tidak resmi tanpa izin.

Dinas Perhubungan Kalimantan Barat melakukan penertiban terhadap penggunaan mobil pribadi sebagai jasa angkutan umum. Kewenangan tugas dalam penertiban tersebut dilimpahkan pada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam rangka menjalankan tugas dan fungsinya PPNS tetap berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang menjadi koordinator sekaligus sebagai pengawas PPNS. Kerja sama ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum seperti tertuang dalam peraturan perundang-undangan.

Kota Pontianak hanya memiliki sekitar 290 armada angkutan kota (angkot) aktif per tahun 2023, yang jauh tidak sebanding dengan kebutuhan transportasi harian masyarakat kota yang mencapai lebih dari 20.000 penumpang per hari. Kekurangan armada ini menjadi celah bagi tumbuhnya transportasi ilegal berbasis kendaraan pribadi.²⁶ Jumlah kendaraan pribadi di Kalimantan Barat tercatat lebih dari 780.000 unit, dengan lebih dari 180.000 unit berada di Kota Pontianak.²⁷ Tingginya jumlah kendaraan pribadi ini meningkatkan potensi penyalahgunaan kendaraan sebagai angkutan ilegal.

Fenomena maraknya angkutan tidak resmi terjadi karena lemahnya pengawasan, kurangnya alternatif transportasi umum yang layak, serta tingginya kebutuhan ekonomi masyarakat.²⁸ Pemerintah daerah perlu meningkatkan ketegasan penegakan hukum serta memperluas akses terhadap transportasi resmi. Dalam studi yang dilakukan oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) pada tahun 2022, disebutkan

²⁶ Dinas Perhubungan Kota Pontianak (2023) *Laporan Statistik Angkutan Kota Pontianak*.

²⁷ Badan Pusat Statistik Kalimantan Barat (2023) *Statistik Kendaraan Bermotor Provinsi*.

²⁸ Rahman, F. & Sari, D. (2022) 'Analisis Faktor Penyebab Transportasi Ilegal di Kota-Kota Besar Indonesia', *Jurnal Transportasi dan Infrastruktur*, 10(2):134-145.

bahwa angkutan tidak resmi memiliki risiko keselamatan lebih tinggi karena tidak memiliki standar operasional prosedur (SOP) dan sering melewati batas kapasitas kendaraan.²⁹

Data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa pada tahun 2023 terdapat lebih dari 10.000 kasus pelanggaran penggunaan kendaraan pribadi sebagai angkutan umum di berbagai daerah di Indonesia, termasuk Kalimantan Barat.³⁰ Ini menunjukkan praktik angkutan ilegal adalah masalah nasional yang membutuhkan penanganan serius di tingkat daerah. Pada tahun yang sama, Dinas Perhubungan Kota Pontianak mencatat sedikitnya 87 (delapan puluh tujuh) kasus pelanggaran berupa penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan penumpang ilegal, namun hanya sekitar 30% yang berhasil ditindak secara hukum karena keterbatasan sumber daya dan bukti lapangan.³¹

Menurut laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum menyumbang peningkatan risiko kecelakaan sebesar 23% dibandingkan angkutan resmi. Hal ini disebabkan karena kendaraan tersebut tidak memenuhi standar keselamatan, tidak diasuransikan dan sering mengalami kelebihan muatan.³² Untuk menekan praktik angkutan ilegal, Dinas Perhubungan di beberapa kota telah mengadopsi metode edukasi masyarakat melalui media sosial, spanduk, dan program radio lokal. Upaya serupa sangat dianjurkan diterapkan lebih luas di Kota Pontianak untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

Hasil survei Kementerian Perhubungan tahun 2022 menunjukkan tingkat kepatuhan pengemudi angkutan resmi terhadap peraturan lalu lintas mencapai 76%, sementara pengemudi angkutan tidak resmi hanya sekitar 41%, terutama terkait penggunaan sabuk pengaman, batas kecepatan, dan kelengkapan surat-surat kendaraan.³³ Adapun upaya yang telah dilakukan adalah melakukan razia pada titik tertentu yang merupakan rute-rute yang umumnya di lewati kendaraan umum. Razia yang dilakukan tidak saja pada angkutan umum tidak resmi rute kota Pontianak tujuan

²⁹ Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2022). *Risiko Keselamatan pada Angkutan Tidak Resmi di Indonesia*. Jakarta: ITDP Indonesia.

³⁰ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. (2023) *Data Pelanggaran Angkutan Umum Berbasis Kendaraan Pribadi*. Jakarta: Kemenhub RI.

³¹ Dinas Perhubungan Kota Pontianak. (2023). *Data Penertiban Angkutan Tidak Resmi*. Pontianak: Dinas Perhubungan.

³² Komite Nasional Keselamatan Transportasi (2023) *Laporan Keselamatan Transportasi Tahun 2023*. Jakarta: KNKT.

³³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2022) *Survei Kepatuhan Pengemudi Angkutan Umum*. Jakarta: Kemenhub RI.

kota Singkawang, karena tidak menutup kemungkinan terdapat juga pada rute kota-kota lain di Kalimantan Barat. Razia dilakukan umumnya 3 (tiga) kali dalam setahun.³⁴

Peneliti tertarik menanyakan bagaimana petugas Dinas Perhubungan mendeteksi bahwa mobil pribadi tersebut merupakan mobil penumpang tidak resmi? Menurut petugas, dalam razia berlangsung tindakan menurunkan penumpang dan menanyakan tujuan penumpang masing-masing secara terpisah dan hasil jawaban yang diterima berbeda. Dengan keterangan yang tujuan berbeda tersebut mengindikasikan mobil tersebut tidak resmi sebagai angkutan umum. Bagi pelaku usaha angkutan tidak resmi tersebut dapat dijatuhi sanksi oleh Dinas Perhubungan Pontianak. Berdasarkan pasal 305 huruf (b) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan umum yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 173 ayat (1) huruf b akan dipidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000.- (lima ratus ribu rupiah).”

Selain Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub No. 117 Tahun 2018, ketentuan mengenai pengawasan transportasi juga didukung oleh PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, yang menegaskan perlunya izin usaha untuk penyelenggaraan angkutan dan PerDa Kota Pontianak No. 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menjadi dasar hukum operasional Dinas Perhubungan di tingkat kota. Menurut Bapak Maulana kendala yang dihadapi oleh dinas perhubungan kota Pontianak tatkala melakukan pengawasan terhadap mobil penumpang tidak resmi yang tidak memiliki izin usaha angkutan, izin trayek, tidak jelas (tidak diketahui) apakah ada agen/perwakilan atau sejenis kumpulan dibidangnya. Kendala lain yang dihadapi petugas (personil) dari Dinas Perhubungan ketika melakukan pengawasan (razia) adalah kurangnya personil di lapangan dalam melakukan pengawasan karena kurangnya anggaran yang tersedia. Selanjutnya bagaimana penerapan sanksi yang di berikan pada pelaku usaha mobil penumpang tidak resmi?

Sebelum sanksi diberikan kepada pelaku usaha mobil angkutan penumpang umum tidak resmi, maka semua kerugian yang dialami penumpang akan di tanggung pelaku usaha secara pribadi sesuai dengan kesepakatan antara pelaku usaha dengan penumpang. Penerapan sanksi atau akibat hukum bagi pelaku usaha mobil pribadi

³⁴ Maulana (2023). *Wawancara dengan staf perizinan Dinas Perhubungan Kota Pontianak*.

sebagai mobil angkutan umum tidak resmi berupa teguran terlebih dahulu, jika tidak diindahkan, selanjutnya berupa denda administratif dan pembekuan izin dan tidak akan diperpanjang jika sudah ada izin sebelumnya tidak dimohonkan kembali sebagaimana yang telah di tentukan oleh perundang-undangan.³⁵

IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan penumpang dan/atau barang dari Pontianak ke Singkawang banyak dilakukan oleh pelaku usaha yang tidak memiliki izin usaha dan izin trayek sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 dan peraturan pelaksana terkait. Faktor utama yang mendorong fenomena tersebut melibatkan kebutuhan ekonomi pelaku usaha, keterbatasan lapangan kerja formal, tingginya biaya serta rumitnya proses perizinan serta lemahnya pengawasan dari instansi terkait. Penelitian ini menunjukkan adanya dap signifikan antara regulasi hukum yang ada dengan praktik di lapangan, khususnya pada aspek implementasi dan penegakan hukum. Ketidakseimbangan tidak hanya berimplikasi pada terjadinya pelanggaran hukum tetapi menimbulkan risiko keselamatan dan perlindungan yang tidak memadai bagi konsumen.

Penelitian ini turut menegaskan pendekatan yang mengedepankan aspek penindakan hukum serta pemberdayaan dan fasilitas legalisasi angkutan tidak resmi. Pendekatan tersebut dapat menciptakan ekosistem transportasi yang tertib, aman dan inklusif sekaligus mengakomodasi kebutuhan ekonomi masyarakat yang selama ini menjadi alasan utama praktik angkutan ilegal. Adapun rekomendasi solutif pertama, perlu adanya pengembangan sistem perizinan yang leboh sederhana, transparan dan berbiaya terjangkau untuk pelaku angkutan mikro di zona Pontianak – Singkawang; kedua, peningkatan kapasitas sumber daya manusia dan sarana pengawasan di Dinas Perhubungan agar penegakan hukum berjalan konsisten dan efektif; ketiga, pengintegrasian edukasi hukum kepada masyarakat sebagai upaya preventif yang strategis untuk menumbuhkan kesadaran dalam menggunakan angkutan resmi dan keempat, penelitian lanjutan yang mengkaji dampak sosial ekonomi dari reformasi perizinan tersebut sebagai masukan kebijakan publik yang adaptif dan berkelanjutan.

³⁵ *Ibid.*

Bibliografi

Buku:

- Adisasmita S. A. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, R. 2014. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Graha Ilmu.
- Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Ashshofa, B. 2007. *Metode Penelitian Hukum*. Rineka Cipta.
- Hadi, S. 2000. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi.
- Irianto, S., & Shidarta. 2013. *Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Ismail, N. 2008. *Catatan Bahan Perkuliahan Seminar Desain Penelitian*, Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana Fakultas Hukum, UGM. Tidak dipublikasikan.
- Marzuki, P. M. 2010. *Penelitian Hukum*. Kencana.
- Muhammad, A. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Narbuko, C., & Achmadi, A. 2007. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soekanto, S. (n.d.). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Sulistiyowati, I., & Shidarta. 2013. *Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sumardjono, M. S. W. 2001. *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian (Sebuah Panduan Dasar)*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Artikel Jurnal:

- Alfian. 2023. Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran angkutan umum tanpa izin [Laporan tugas akhir, Institut Pemerintahan Dalam Negeri]. ePrints IPDN.
- Avid Wahyudi Ibrahim, dkk., 2024. Analisis Tantangan dan Hambatan dalam Penegakan Hukum Angkutan Antar Provinsi, *Politika Progresif: Jurnal Hukum, Politik dan Humaniora* Vol. 1, No. 4, hlm. 65.
- Mahayana, A. A. G., & Ariani, I. G. A. 2015. Kedudukan hukum angkutan pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Kertha Wicara: Journal Ilmu Hukum*, 4(1).

- Maria Anne Febriani Tambuk, dkk., 2023. Faktor Penyebab dan Penanggulangan Pelanggaran Izin Trayek di Kabupaten Manggarai, *Jurnal Ilmu Hukum Dan Tata Negara*, Vol.1, No.4, hlm. 180.
- Maulana, R. D., & Wiratama, A. I. 2021. Reformasi regulasi perizinan usaha di Indonesia: Antara deregulasi dan inklusivitas. *Jurnal Administrasi Publik Indonesia*, 8(2), 145–159.
- Muhammad Avicenna dan Vivien Febri Astuti, 2025. Penerapan Komunikasi Digital Dalam Aplikasi Simae Untuk Meningkatkan Efektivitas Layanan Angkutan Umum, J-CEKI: Jurnal Cendekia Ilmiah, Vol.4, No.5, hlm. 578.
- Rahayu, F. R. 2021. Pengawasan terhadap kendaraan plat hitam yang digunakan sebagai angkutan umum. *Jurnal Nestor Magister Hukum*, 8(3), 1–15. Universitas Tanjungpura.
- Rahman, F., & Sari, D. P. 2022. Analisis faktor penyebab transportasi ilegal di kota-kota besar Indonesia. *Jurnal Transportasi dan Infrastruktur*, 10(2), 134–145.
- Sudiro, & Roychansyah, M. S. 2019. Fenomena angkutan informal perkotaan (taksi gelap): Studi kasus jalur Kota Manado – Kota Tomohon. Dalam *Prosiding Seminar Nasional Sains dan Teknologi untuk Industri*. Universitas Gadjah Mada.
- Sutrisno, H. 2000. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi. Wijaya, H. 2022. Masalah angkutan tidak resmi dan penegakan hukum transportasi. *Jurnal Transportasi & Kebijakan Publik*, 10(2), 45–53.
- Warsito, L., Wardana, S. K., Esdarwati, S., & Aprianto. 2024. Penyalahgunaan izin trayek angkutan umum jenis angkutan bus antar kota antar provinsi di Terminal Tipe A Bawen (BPTD Wilayah X Jateng & DIY). *Jurnal Penelitian Hukum Indonesia (JPeHI)*, 5(2), 39–52.
- Wijaya, H. 2022. Masalah angkutan tidak resmi dan penegakan hukum transportasi. *Jurnal Transportasi & Kebijakan Publik*, 10(2), 45–53.

Skripsi/Tesis/Disertasi:

- Darmasningrum, Y. L. 201. Perlindungan konsumen terhadap penumpang jasa angkutan umum kereta api ditinjau dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen [Skripsi, Universitas Sebelas Maret]. Universitas Sebelas Maret Repository.

- Rahmi, A. S. 2013. Pelaksanaan penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan umum di Sumatera Barat (Studi kasus di Kota Padang) [Skripsi Sarjana, Universitas Andalas]. Universitas Andalas Repository.
- Sari, D. A. A. 2008. *Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu (Integrated Coastal Zone Management) secara Berkelanjutan di Kabupaten Kulon Progo* [Tesis Magister, Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada].

Peraturan Indonesia:

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2014). Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).
- Pemerintah Kota Pontianak. (2015). Peraturan Daerah Kota Pontianak Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Internet:

- Badan Pusat Statistik Kalimantan Barat. (2023). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis di Kalimantan Barat*. Diakses dari <https://kalbar.bps.go.id>
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) Provinsi Kalimantan Barat 2023*. Jakarta: BPS.
- BPPTPM Demak. (2023, April 1). Diakses pada 8 Mei 2025, dari https://bpptpmdemak.com/izin_daerah/trayek
- Dinas Perhubungan Kota Pontianak. (2023). *Laporan Tahunan Kinerja Transportasi Kota Pontianak Tahun 2023. Rekapitulasi Penindakan Kendaraan Ilegal Tahun 2023*. Dokumen internal. *Strategi Komunikasi dan Sosialisasi Publik Tahun 2023. Laporan Statistik Angkutan Kota Pontianak dan Data Penertiban Angkutan Tidak Resmi*.
- Dinas Perhubungan Kota Singkawang. (2025, Februari). *Evaluasi Transportasi Singkawang*. Diakses dari <https://dishubsingkawang.org/2025/02/evaluasi->

transportasi-singkawang/

Hyundaai.com. (2023, April 1). Diakses pada 8 Mei 2025, dari <https://www.hyundaai.com/articles>

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2022). *Transport Informal and Safety Issues in Urban Indonesia*. Jakarta: ITDP Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Survei Kepatuhan Pengemudi Angkutan Umum Tahun 2022*. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Laporan Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat*. Diakses dari <https://kemenhub.go.id>

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). (2023). *Laporan Kecelakaan Transportasi Jalan*. Jakarta: KNKT.

Kompasiana.com/cyntia.tia/55 yntia.tia. (n.d.). Diakses pada 8 Mei 2025, dari <https://www.kompasiana.com/cyntia.tia/55>

Maulana. (2023, November 13). Wawancara dengan staf perizinan Dinas Perhubungan Kota Pontianak.

Pontianak Post. (2023, Maret 27). Pemicu Masih Tingginya Pemudik Menggunakan Sepeda Motor. Jawa Post.com. Diakses dari https://www.jawapos.com/nasional/01445906/pemicu-masih-tingginya-pemudik-menggunakan-sepeda-motor#google_vignette