

KEBERADAAN KENDARAAN RODA TIGA SEBAGAI ODONG-ODONG DI
KABUPATEN SUMENEP MENURUT HUKUM POSITIF

ABSHORIL FITHRY

Fakultas Hukum, Universitas Wiraraja Sumenep
abshorilfithry@rocketmail.com

ABSTRAK

Kendaraan atau angkutan adalah wahana alat transportasi, baik yang digerakkan oleh mesin maupun oleh makhluk hidup. Kendaraan terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan hewan. Kendaraan bermotor umum adalah kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya. Belum jelas masih apakah odong-odong itu sudah termasuk pada kategori mana, sehingga kalau kita lihat keberadaan odong-odong di kabupaten Sumenep masih belum mengantongi izin.

Aturan mengenai tata cara mengubah modifikasi kendaraan bermotor telah diatur sangat jelas di dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan sebagaimana tertuang didalam pasal 1 angka 12 yang berbunyi : “Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor”. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU No. 22/2009”) juncto Pasal 123 ayat (1) huruf b juncto Pasal 131 huruf (e) PP No. 55/2012. Selanjutnya, dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi maka wajib untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian kendaraan dimaksud telah diregistrasi Uji Tipe maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi Uji Tipe, dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan latar belakang itulah, untuk mempermudah pembahasan nanti, maka peneliti mengambil beberapa permasalahan yang ada, yang terangkum didalam rumusan masalah seperti bagaimana eksistensi keberadaan odong-odong yang ada di Sumenep?. bagaimana sanksi yang akan dijatuhkan bagi pemilik kendaraan roda tiga yang telah dimodifikasi menjadi odong-odong.

Kata Kunci : Perijinan, odong-odong, modifikasi.

1. PENDAHULUAN

Keberadaan odong-odong yang ada di kabupaten Sumenep sangat banyak, hal ini dapat kita lihat tengah-tengah kota seperti di Taman Adipura Kabupaten Sumenep. Kalau kita cermati sudah jelas bahwa odong-odong tersebut merupakan

sebuah modifikasi dari kendaraan roda tiga yang dibuat oleh pemiliknya supaya dapat memuat banyak orang.

Sebelum membahas lebih lanjut, peneliti akan mengurai pengertian kendaraan dan juga apa yang dimaksud dengan sarana serta hal-hal lain yang

berkaitan dengan modifikasi kendaraan roda tiga sehingga menjadi odong-odong.

Kendaraan atau angkutan adalah wahana alat transportasi, baik yang digerakkan oleh mesin maupun oleh makhluk hidup. Kendaraan terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan hewan. Kendaraan bermotor umum adalah kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya.

Dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pasal 47, dijelaskan tentang kendaraan yaitu :

- (1) Kendaraan terdiri atas :
- a. Kendaraan Bermotor, dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor

Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a. Sepeda motor
- b. Mobil penumpang
- c. Mobil bus
- d. Mobil barang; dan
- e. Kendaraan khusus.

Aturan mengenai tata cara mengubah modifikasi kendaraan bermotor telah diatur sangat jelas di dalam PP

Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan sebagaimana tertuang didalam pasal 1 angka 12 yang berbunyi : “Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor”. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor, sebagaimana dimaksud dalam **Pasal 52 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** (“UU No. 22/2009”) *juncto* **Pasal 123 ayat (1) huruf b juncto Pasal 131 huruf (e) PP No. 55/2012**. Sehingga kalau kita cermati lebih lanjut kendaraan yang akan dimodifikasi harus melihat lebih dalam lagi pada pasal 132 ayat 5 yang berbunyi “Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf e paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. susunan;
- c. ukuran;
- d. material;
- e. kaca, pintu, engsel, dan bumper;
- f. sistem lampu dan alat pemantul cahaya; dan
- g. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor.

Adapun Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan **uji tipe ulang**. Selain itu, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor tersebut wajib untuk dilakukan **registrasi dan identifikasi ulang**, hal ini sesuai dengan ketentuan **Pasal 50 ayat (3) dan ayat (4) UU No. 22/2009**.

Berdasarkan latar belakang itulah, untuk mempermudah pembahasan nanti, maka peneliti mengambil beberapa permasalahan yang ada, yang terangkum didalam rumusan masalah seperti bagaimana Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor serta Syarat-syarat untuk dapat dijadikan odong-odong serta bagaimana sanksi yang akan dijatuhkan bagi pemilik kendaraan roda tiga yang telah dimodifikasi menjadi odong-odong.

Tujuan dari penulisan ini adalah Untuk Mendeskripsikan Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor serta Syarat-syarat untuk dapat dijadikan odong-odong dan Untuk mendeskripsikan sanksi yang akan dijatuhkan bagi pemilik kendaraan roda tiga yang telah dimodifikasi menjadi odong-odong.

Target luaran yang dari penelitian ini Untuk memberikan Pengetahuan kepada Masyarakat terutama para pemilik odong-odong dalam menjalankan bisnisnya dan Untuk memberikan Motivasi kepada pemerintah untuk secepatnya

membuat, mengesahkan dan memberlakukan peraturan yang mengatur tentang kegiatan tentang ijin modifikasi kendaraan.

2. METODE PENELITIAN

Tipe peneltian yaitu penggolongan kategori terhadap penelitian serta bagaimana cara penelitiannya sehingga dapat dengan mudah diselesaikan , penelitian yang peneliti ambil disini adalah menggunakan tipe penelitian normatif yuridis yaitu penelitian pendekatan perundang-undangan, yaitu menelaah peraturan perundang-undangan serta disesuaikan dengan kenyataan yang ada di dalam masyarakat.

Pendekatan masalah yang digunakan oleh peneliti menggunakan penelitian Yuridis Normatif, yaitu pendekatan Undang-undang. Penulis disini menganalisis kasus yang terjadi dengan menggunakan acuan pada peraturan perundnag-undangan yang ada, seperti Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, PP Nomor 55 Tahun 2012, KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala, KM 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas, Perda Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Umum.

Sumber bahan hukumnya pun lebih banyak menggunakan aturan perundang-undangan. Untuk lebih jelasnya peneliti bagi menjadi :

- a. Sumber Bahan Hukum Primer
- b. Sumber Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum primer disini diperoleh dari hukum positif berupa peraturan perundang-undangan. Penelusuran bahan yang dilakukan dengan mengkaji ketentuan peraturan perundang-undangan khususnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, PP Nomor 55 Tahun 2012, KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala, KM 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas, Perda Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Umum.

Bahan hukum sekunder berupa bahan dari kepustakaan, yaitu yang dilakukan dengan mempelajari literatur, buku, karya tulis ilmiah, majalah, atau media lain yang dapat menunjang.

Proses pengumpulan data penulis tempuh dengan melakukan penelitian kepustakaan yaitu dengan membaca buku-buku literatur dan bahan-bahan hukum lain dan mengumpulkan bahan-bahan lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas. Hal ini dilakukan agar nantinya bisa mendapatkan data-data yang objektif dan dapat dipercaya. Sehingga nantinya dari bahan-bahan hukum, baik sekunder yang berasal bahan penelitian terhadap suatu contoh kasus sehingga nantinya penulis bisa mengolah dan menganalisa data yang ada.

Setelah data terkumpul, maka data-data tersebut di analisis. Analisis data yaitu proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan

dipahami sebagai masalah yang diangkat sesuai dengan rumusan masalah.

3. PEMBAHASAN

Odong-odong yang marak beroperasi di Taman Bunga antara lain ada yang berupa sepeda yang terdiri dari 4 motor kecil, ada juga yang berupa sepeda motor roda tiga dan bagian bodynya ditambah ornament gabus menjadi berbagai bentuk yang menarik dengan muatan yang cukup banyak sehingga sekali jalan bisa muat orang banyak.

Selain karena bentuk dan hiasan yang menarik, yang menjadikan odong-odong motor ini banyak diminati, adalah karena harga yang relatif murah, yaitu cukup dengan dua ribu rupiah saja orang-orang sudah bisa menikmati naik odong-odong menikmati keindahan kota Sumenep.

Oleh karena itu, odong-odong yang ada saat ini sudah mengalami perubahan bentuk, hal ini dimaksudkan agar nantinya dapat memuat banyak orang atau dalam hal ini adalah konsumen. Pada prinsipnya odong-odong itu diperbolehkan kalau beroperasi pada suatu lokasi wisata, misalkan di dalam area Taman Mini Indonesia Indah (TMII), Jatim Park Malang dan lain sebagainya. Tetapi apabila odong-odong sudah beroperasi di jalan raya maka harus mengikuti atau mentaati Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan.

Kalau kita lihat odong-odong yang ada di kabupaten Sumenep beroperasi di areal taman bunga serta tidak jarang malah melewati jalan raya. Hal ini tidak dibenarkan karena odong-odong tersebut sudah melanggar masalah peruntukannya. Odong-odong yang dimodifikasi sangat membahayakan orang lain, dengan banyaknya jenis odong-odong yang ada serta dimodifikasi sedemikian rupa mengakibatkan sebuah kendaraan yang awalnya digunakan untuk mengangkut barang dipakai untuk mengangkut orang. Perlu diketahui bersama bahwa didalam pasal 52 Ayat 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas menyebutkan bahwa Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1 tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Coba kita cermati bersama bagaimana situasi area taman bunga ketika sore, jelas sekali lalu lintas yang ada malah tambah rame serta tambah macet, belum lagi ketika masuk suasana bulan ramadhan, odong-odong berseliweran datang silih berganti sehingga tak jarang mengakibatkan kemacetan.

Setelah kami lakukan penelitian, terdapat beberapa odong-odong yang tidak sesuai dengan apa yang sudah diamanatkan di dalam peraturan perundang-undangan. Kebanyakan para pengusaha odong-odong memesan sendiri atau membuat sendiri

odong-odongnya tanpa didampingi oleh bengkel yang sudah ditunjuk oleh menteri.

Selain dari pada itu, merujuk pada **Pasal 50 ayat (1) UU No. 22/2009** mensyaratkan bahwa setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi dengan mengakibatkan perubahan tipe maka diwajibkan untuk dilakukan **Uji Tipe**. Uji Tipe dimaksud terdiri atas pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Adapun Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan **uji tipe ulang**. Selain itu, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor tersebut wajib untuk dilakukan **registrasi dan identifikasi ulang**, hal ini sesuai dengan ketentuan **Pasal 50 ayat (3) dan ayat (4) UU No. 22/2009**.

Selanjutnya, dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi maka wajib untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian

kendaraan dimaksud telah diregistrasi Uji Tipe maka instansi yang berwenang akan memberikan **sertifikat registrasi Uji Tipe**, dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Adapun **Sertifikat Uji Tipe** diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Sedikitnya pada Sertifikat Uji Tipe nantinya memuat tentang identitas dari pemodifikasi dan hal-hal lain sebagaimana dimaksud dalam **Pasal 129 ayat (1) PP No. 55/2012**.

Menurut pasal 1 yang dinamakan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu, sedangkan sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua, atau tiga tanpa rumah-rumah, baik dengan atau kereta samping.

Masih di dalam pasal 1 angka 9 kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut biaya, kalau kita teliti kendaraan roda tiga yang dipakai serta dijadikan odong-odong Tanda Nomor Kendaraan Bermotornya jelas bukan plat kuning (Penumpang Umum), semua kendaraan roda tiga ber TNKB hitam (pribadi) artinya tidak boleh digunakan untuk umum apalagi minta bayaran.

Angka 10 KM 71 Tahun 1993 menyebutkan Pengujian Kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan

menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka perubahan terhadap persyaratan teknis laik jalan. Angka 11 menyebutkan tipe kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut Uji Tipe adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus sebelum dibuat dan/atau dirakit dan atau diimpor secara missal, selanjutnya juga angka 12 menyebutkan bahwa pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan/atau kendaraan khusus. Sebagai peneliti, kami melakukan wawancara kepada salah satu petugas pengujian di daerah batuan, beliau mengatakan bahwa sampai saat ini tidak ada satupun dari pemilik kendaraan bermotor yang dipakai sebagai odong-odong melakukan pengujian, apalagi melakukan pengujian berkala, tentu saja hal ini bagi kami sangat memprihatinkan karena pengujian ini nantinya akan berhubungan langsung dengan keselamatan konsumen. Memang di Sumenep sampai saat ini belum ada kejadian kecelakaan seperti yang terjadi di kota-kota lain, pertanyaannya adalah

apakah kita akan menunggu sampai terjadi kecelakaan dulu baru mau diadakan pengujian kendaraan bermotor.

Persyaratan umum pengujian berkala kendaraan bermotor. Didalam pasal 2 menyebutkan bahwa:

1. Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor dimaksudkan untuk
 - a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan
 - b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan
 - c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat
2. Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a dan huruf b, maka
 - a. Setiap unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian
 - b. Pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah, dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat
 - c. Pengujian dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu
 - d. Pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara serta dilokasi yang telah ditetapkan dengan

menggunakan peralatan pengujian yang tersedia

- e. Hasil uji berkala kendaraan harus akurat dan dapat dipertanggung jawabkan
 - f. Fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/dirawat dengan baik secara periodic sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi layak pakai
 - g. Peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodic
 - h. Kapasitas fasilitas dan peralatan pengujian harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan wajib uji pada wilayah pelayanan yang bersangkutan.
3. Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf c, maka:
 - a. Besarnya biaya pengujian yang dipungut dari masyarakat harus sama dan seragam untuk seluruh Indonesia
 - b. Tidak boleh memungut biaya dari masyarakat dalam bentuk apapun, selain biaya pengujian yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan
 - c. Penetapan besarnya biaya pengujian, disamping tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional juga tidak dimaksudkan untuk memperoleh keuntungan materiil dan atau finansial

- d. Setiap unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan papan informasi yang ditempatkan pada tempat-tempat yang mudah terlihat dan dapat dibaca setiap saat oleh pemohon yang memuat besarnya biaya yang dipungut dalam rangka pengujian kendaraan bermotor dan prosedur pengujian kendaraan bermotor
- e. Setiap tenaga penguji yang sedang melaksanakan tugas harus mengenakan tanda kualifikasi teknis penguji
- f. Jumlah dan kualifikasi tenaga penguji harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan yang diuji dan peralatan pengujian

Unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor terletak di tingkat II.

Pelanggaran pertama terdapat pada pasal 308 yang pada prinsipnya odong-odong beroperasi tidak memiliki izin angkutan orang, odong-odong pada dasarnya adalah kendaraan roda tiga yang dimodifikasi sedemikian rupa yang pada akhirnya bisa berbentuk kalajengking, baby, kereta dan sebagainya. Perlu diketahui bersama bahwa sepeda motor roda tiga tersebut hanya diizinkan untuk mengangkut barang bukan orang sedangkan odong-odong dipergunakan untuk mengangkut orang, bahkan ketika peneliti melintasi jalan antara kalimook

ke kaliangget terdapat odong-odong yang dinaiki oleh para pegawai negeri untuk ke kantornya, ketika peneliti wawancara ternyata itu memang dicarter setiap pagi dan siang untuk pulang. Berikut bunyi pasal 308 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

a. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;

b. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;

Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.

Pelanggaran yang kedua adalah terdapat pada pasal 288 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu kalau kita cermati odong-odong yang berkeliaran di Kabupaten Sumenep tidak memiliki Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) yang sesuai dan tidak memiliki tanda

nomor kendaraan. Dalam hal ini jelas sekali bahwa odong-odong tersebut melanggar Pasal 288.

Pelanggaran yang ketiga terdapat pada pasal 289 yaitu tidak menggunakan sabuk keselamatan, sabuk keselamatan yang dimaksud yaitu sabuk keselamatan sopir serta penumpang yang ada disebelahnya, pada kasus odong-odong tersebut terdapat banyak sekali yang tidak menggunakan sabuk pengaman, hal ini dikarenakan odong-odong hanya bersifat hiburan sehingga pemilik odong-odong beranggapan sabuk pengaman tersebut tidak diperlukan yang diatur dalam Pasal 290.

Pelanggaran yang keempat adalah terdapat pada pasal 291 tentang penggunaan helm standard. Karena dasarnya odong-odong itu adalah kendaraan bermotor, maka yang dasarnya adalah sepeda motor roda tiga seharusnya pengendara sepeda motor itu harus menggunakan helm berstandar nasional Indonesia (SNI), setelah itu penumpang yang ada di dalamnya harus menggunakan juga helm berstandar nasional Indonesia, tapi pada kasus odong-odong tidak ada yang menggunakan helm berstandar nasional Indonesia sekalipun sudah ada aparat didepannya. Berikut adalah bunyi pasalnya

Pada pelanggaran berikutnya mengacu pada pasal 50 ayat 1 yaitu tentang kewajiban Uji tipe. Odong-odong

yang beroperasi tidak ada satupun yang melakukan uji tipe, mereka memodifikasi sendiri kendaraan mereka sedemikian rupa sehingga membentuk bermacam-macam yang seperti kereta api, dan lain sebagainya yang dapat membahayakan orang lain.

Pada pasal 277 Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Setiap kendaraan bermotor pada umumnya dan seharusnya dilengkapi dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, hal ini tidak terjadi ketika kita mengamati odong-odong yang ada di Kabupaten Sumenep, semuanya tidak ada yang memasang Tanda Nomor Kendaraan BERMOTOR. Hal ini jelas sudah melanggar pasal 280 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berbunyi Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasangi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang

ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Selain itu juga karena lemahnya penindakan oleh aparat, maka pengendara odong-odong tersebut banyak yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), mereka beranggapan bahwa mereka hanya mengendarai sebuah mobil mainan yang tidak mungkin akan diberi tindakan oleh petugas, petugas pun cenderung membiarkan para pengendara odong-odong ini untuk beroperasi meski sudah banyak pelanggaran yang sudah dilakukan, ketika seseorang sudah tidak memiliki Surat Izin Mengemudi jelas sekali bahwa sudah melanggar pasal 281 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berbunyi Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Karena odong-odong tersebut tidak diuji kelayakannya maka tidak ada yang tahu apakah kendaraan tersebut layak untuk dikemudikan atau tidak, karena jelas sekali bahwa hal ini menyangkut tentang

kepentingan serta keselamatan orang banyak, pelanggaran seperti ini sudah jelas tercantum didalam pasal 286 yang berbunyi Pasal 286 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

4. KESIMPULAN

Pelaksanaan perjanjian pengangkutan tidak sesuai dengan asas kebebasan berkontrak karena perjanjian pengangkutan menggunakan perjanjian baku yang didalam pembuatannya ditentukan oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim hanya bisa menerima tanpa mempunyai kebebasan untuk mengubah isi perjanjian. Dalam perjanjian pengangkutan terdapat tiga unsur dari asas kebebasan, berkontrak yang tidak terpenuhi yaitu kebebasan untuk menetapkan isi perjanjian, bentuk perjanjian, dan cara membuat perjanjian. Sedangkan unsur yang terpenuhi hanya kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian dan kebebasan dengan siapa akan membuat perjanjian.

Sumber Jatibaru tidak mencantumkan klausula dalam perjanjian baku yang dibuatnya tentang tanggung jawabnya memberikan ganti rugi jika muncul kerugian akibat kesalahannya dalam proses

pengangkutan. Jika muncul gugatan dari pihak pengirim yang menderita kerugian maka Sumber Jatibaru akan menyelesaikannya dengan cara musyawarah. Sedangkan tanggung jawab perusahaan angkutan Panca Kobra Sakti jika muncul kerugian yang diakibatkan karena kesalahannya hanya sebatas yang tertera dalam perjanjian baku yang dibuatnya. Panca Kobra Sakti hanya bersedia membayar ganti rugi sebesar 10 kali biaya pengangkutan saja.

5. REFERENSI

Buku

- Amiruddin dan H. Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Cet. 2, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- C.S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan*, Cet. 1, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Peter Mahmud Marsuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Cet 1, Persada Media, Jakarta.
- Sugiono, 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Cet. 16, Penerbit Alfabeta, Bandung.
- Soerjono Soekamto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta.
- Suwardjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, ITB

PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Cet 1, Citra Umbara, Bandung.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- KM 71 Tahun 1993 Tentang Pengujian Berkala.
- KM 63 Tahun 1993 Tentang Ambang Batas.
- KM 9 Tahun 2004 Tentang Pengujian Tipe.
- Perda Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum