

PERALIHAN KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR (ANGKUTAN KOTA) DARI PERORANGAN MENJADI BADAN HUKUM (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Cirebon)



Diterima: 10 Desember 2018; Direvisi: 13 Januari 2018; Dipublikasikan: Februari 2018

Vivied Novidia Anugrah¹, Ayih Sutarih²

Abstrak

Usaha angkutan kota saat ini mayoritas tidak berbentuk badan hukum melainkan masih kepemilikan perorangan. Penelitian ini mempergunakan Metode Yuridis Normatif yaitu pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori, konsep, asas hukum serta peraturan perundang-undangan. Sumber bahan hukum yang digunakan ialah Primer, yaitu rancangan Undang-Undang dan peraturan lainnya. Sekunder, yaitu berupa bahan hukum yang bukan merupakan dokumen resmi tetapi mempunyai korelasi untuk mendukung penelitian ini. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan sekunder. Hasil penelitian yang didapat untuk menjawab rumusan masalah yaitu sebagai berikut, bahwa peralihan kepemilikan angkutan kota ada dua pilihan yaitu dengan mendirikan badan hukum atau bergabung pada Koperasi Kowatron yang dibina ORGANDA. Proses peralihannya dengan balik nama pada STNK angkot tersebut dari perseorangan menjadi atas nama koperasi. Sedangkan akibat hukum yang diperoleh apabila angkutan kota tidak menjadi badan hukum yaitu pencabutan ijin trayek. Masih banyak angkutan kota yang belum berbadan hukum dikarenakan pemilik pengusaha kurang mengetahui prinsip-prinsip dasar dan arti pentingnya badan hukum sehingga banyak keraguan dari pengusaha jika menjadi badan hukum. Maka dari itu seharusnya Dinas Perhubungan lebih memaksimalkan sosialisasi dan pembinaan untuk para pemilik angkutan kota yang belum bergabung pada badan hukum.

Kata Kunci: *Peralihan, Angkutan Kota, Badan Hukum*

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Unswagati Cirebon

² Dosen Fakultas Hukum Unswagati Cirebon

A. Latar Belakang

Semakin berkembangnya jaman telah memberikan implikasi terhadap perubahan manusia. Sebagaimana yang terlihat bahwa setiap masyarakat senantiasa mengalami perubahan-perubahan. Perubahan-perubahan tersebut yang pada awalnya masyarakat masih tradisional berubah menjadi masyarakat yang modern, hal ini disebabkan oleh adanya pembangunan dan berkembangnya transportasi.

Dahulu transportasi masih sangat terbatas, hanya ada transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak dan lain-lain. Kemudian seiring berkembangnya jaman, transportasi juga mengalami perkembangan sehingga berubah menjadi transportasi yang lebih modern, dimana fasilitas sarana dan prasarana transportasi tersebut semakin canggih baik itu transportasi darat, laut maupun udara. Hal ini dapat kita lihat pada transportasi kereta api, pesawat terbang dan kapal pesiar serta angkutan umum yang telah diprogramkan oleh pemerintah sebagai alat transportasi yang bermanfaat untuk mempermudah masyarakat melakukan mobilitas.

Tingkat mobilitas masyarakat kota cukup tinggi sehingga masyarakat memerlukan alat transportasi yang lebih efisien. Hal ini disebabkan karena aktivitas masyarakat kota lebih kompleks sehingga masyarakat kota memerlukan transportasi yang cepat, efisien, nyaman, dan mudah dijangkau.

Angkutan atau transportasi merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asal ketempat tujuan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Angkutan umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk barang dan atau orang dengan dipungut biaya atau bayaran. Salah satu jenis angkutan umum yaitu angkutan kota yang biasa kita sebut angkot ini merupakan sebuah sarana transportasi yang sudah tidak asing lagi bagi sebagian besar masyarakat di Indonesia. Angkot diketahui sebuah sarana transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute-rute yang sudah ditentukan.

Di era modern ini bisnis usaha banyak macamnya, seperti sekarang ini bisnis angkot yang sangat menjanjikan bagi yang menjalani usaha tersebut sehingga perusahaan merk mobil terkenal agar salah satu mobil laris dipasaran para petinggi perusahaan tersebut bekerjasama dengan pengusaha angkot untuk memodifikasi mobil tersebut menjadi angkutan umum atau angkot yang layak beroperasi. Sebelum mobil tersebut beroperasi pengusaha angkot mendaftarkan usahanya tersebut pada DISHUB (Dinas Perhubungan) supaya mendapatkan ijin beroperasi dan trayek. Pada awalnya bisnis tersebut masih dimiliki oleh perorangan, tetapi kebijakan baru yang dikeluarkan oleh pemerintah mengharuskan pemilik angkot untuk segera membentuk atau bergabung ke dalam badan hukum.

Perusahaan atau usaha angkutan kota saat ini mayoritas tidak berbentuk badan hukum melainkan masih kepemilikan perorangan. Hal ini menyebabkan Pemerintah kesulitan dalam melakukan pembinaan, pengawasan, dan penertiban terhadap para pelaku usaha angkot tersebut. Sehingga pemerintah tidak memiliki data yang pasti atas kepemilikan angkot tersebut. Dari kebijakan Pemerintah, berharap pegusaha angkutan kota segera membentuk atau bergabung pada Badan Hukum agar mudah dalam pembinaan, pengawasan dan penertiban oleh Dinas Perhubungan. Tetapi pada kenyataan dilapangan masih banyak armada yang belum berbadan hukum.

Persoalan tersebut harus segera diatur dengan melakukan upaya yang sistematis dan terstruktur untuk meningkatkan sistem angkutan umum atau angkutan kota (angkot) dari

konvensional menjadi modern. Pengelolaan angkot yang selama ini berbasis individual dialihkan menjadi badan hukum profesional dengan tata kelola yang baik. Peningkatan manajemen angkutan umum diharapkan secara perlahan tetapi pasti akan dapat membangkitkan minat masyarakat menggunakan angkot untuk memudahkan mobilitasnya.

B. Tinjauan Pustaka

Di era modern ini mobilitas masyarakat sangatlah tinggi untuk bepergian dari tempat asal ke tempat tujuan. Maka dari itu alat transportasi sangatlah penting perannya untuk menunjang semua itu. Menurut Salim transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.³ Transportasi pada jaman modern saat ini berbagai macam jenisnya seperti transportasi darat, laut, dan udara.

Salah satu transportasi yang mendukung mobilitas masyarakat adalah kendaraan umum (*Public Transportation*), yaitu moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Warpani menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau membayar.

Menurut Bangun, pengertian angkutan umum (*public transport*) adalah semua jenis model transportasi yang *supply* untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing-masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.⁴

Angkutan kota termasuk kedalam alat transportasi umum, menurut Setijowarno dan Frazila, adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah suatu kota dengan menggunakan mobil bis umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur. Dapat juga angkutan kota berupa angkutan massal atau massa rapid transit yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dalam satu kali perjalanan.

Mobil penumpang umum (MPU) adalah setiap kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Sedangkan Mobil bis umum adalah setiap kendaraan umum yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi (Kepmen Perhubungan No. 68

Tahun 1993). Mobil bis umum dan mobil penumpang umum mempunyai pola pelayanan yang berbeda dan kedua-duanya dapat berfungsi secara bersama-sama di sebuah kota. Selain itu juga masing-masing mempunyai karakteristik dalam hal jumlah penumpang dan barang yang diangkut, kecepatan, ongkos operasi dan pemeliharaan, harga, tarif, penggunaan ruang jalan, keselamatan, dan pengaruh terhadap lingkungan.⁵

Implementasi secara sederhana dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Kajian klasik Mazmanian dan Sabatier mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai pelaksanaan keputusan biasanya dalam bentuk undang-

³ Warpani P Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Bandung: ITB, 2002). Hlm. 96

⁴ Ibid, hlm.20

⁵ Ibid., hlm. 25

undang, tapi dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting ataupun keputusan badan peradilan.

Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk mengatur proses implementasinya.⁶

Saat ini usaha angkutan kota belum memenuhi syarat berbadan hukum. Sedangkan Pemerintah mengamanatkan kepada pengusaha yang belum berbadan hukum atau pemilik pribadi angkutan kota agar segera mendaftarkan atau bergabung pada badan hukum. Hal ini tertuang pada Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan BAB X bagian kedua tentang kewajiban menyediakan angkutan umum pasal 139 ayat (4) yang berbunyi:

“Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Dalam kebijakan Pemerintah diatas, mengharuskan peralihan hak milik pengusaha angkutan kota atas kendaraannya dari perorangan menjadi badan hukum ini menimbulkan problem di kalangan pengusaha angkutan kota yang ada di kota Cirebon. Berdasarkan KBBI Peralihan merupakan pemindahan, pergantian, perubahan. Sedangkan pengertian secara umumnya adalah suatu keadaan dimana terjadi pemindahan atau pergantian yang mengalami perubahan dari satu hal ke hal yang lain ataupun dari bentuk yang satu ke bentuk yang lain.

Untuk bisa memahami antara badan usaha yang berbadan hukum dan yang tidak berbadan hukum, perlu dimengerti terlebih dahulu arti badan hukum itu sendiri. Dalam bahasa Belanda, badan hukum disebut *rechtspersoon*; sementara dala

kepastakaan negara-negara *common law*, badan hukum disebut dengan istilah *legal entity*; sedangkan dalam *Kamus Hukum Ekonomi*, badan hukum adalah “badan atau organisasi yang oleh hukum, yaitu pemegang hak dan kewajiban”.

Pengertian badan hukum juga bisa sebagai suatu badan yang oleh hukum dianggap sama seperti manusia alamiah. Dari pengertian diatas diketahui bahwa suatu badan hukum merupakan badan penyandang hak dan kewajiban yang memiliki status dipersamakan dengan orang sebagai subjek hukum. Dengan demikian, sejak suatu badan usaha mempunyai status sebagai badan hukum maka dianggap sebagai subjek hukum yang bisa melakukan perbuatan hukum atas namanya sendiri, memiliki harta kekayaan sendiri (terpisah dari harta kekayaan anggota-anggotanya) dan memiliki tanggung jawab sendiri.

Dengan demikian, jika suatu perbuatan dilakukan untuk dan atas nama badan hukum maka perbuatan tersebut dipandang sebagai perbuatan yang dilakukan oleh badan hukum itu sendiri, sehingga tanggung jawab jatuh pada harta kekayaan badan hukum itu (tidak meliputi harta kekayaan pemegang-pemegang sahamnya).

Kondisi demikian berbeda dengan badan usaha yang tidak memiliki status badan hukum. Suatu badan usaha yang tidak berbadan hukum bukan merupakan subjek hukum tersendiri. Artinya subjek hukumnya adalah para anggota badan usaha tersebut. Badan tersebut hanya sebatas wadah bagi anggota anggotanya untuk melakukan kerjasama. Badan usaha ini juga tidak memiliki harta kekayaan yang terpisah dari harta kekayaan anggota-anggotanya. Itu berarti, perbuatan yang dilakukan oleh badan usaha itu dipandang sebagai perbuatan pribadi-pribadi perorangannya. Konsekuensinya, akibat perbuatan itu harus dipikul secara pribadi atau tanggung jawab renteng diantara mereka.⁵⁷ Berikut jenis-jenis badan hukum:

⁶ Leo Agustino, *Dasar-dasar Kebijakan Publik* (Bandung: Alfabeta, 2016), hlm. 128.

⁷ H.Zaeni Asyhadie dan Budi Sutrisno, *Hukum Perusahaan & Kepailitan*, (Jakarta : Erlangga, 2012), hlm. 39.

Perseroan terbatas (PT) (bahasa Belanda: Naamloze Vennootschap) adalah suatu badan hukum untuk menjalankan usaha yang memiliki modal terdiri dari saham-saham, yang pemilikinya memiliki bagian sebanyak saham yang dimilikinya. Karena modalnya terdiri dari saham-saham yang dapat diperjualbelikan, perubahan kepemilikan perusahaan dapat dilakukan tanpa perlu membubarkan perusahaan. Kekayaan perusahaan terpisah dari kekayaan pribadi pemilik perusahaan sehingga memiliki harta kekayaan sendiri. Setiap orang dapat memiliki lebih dari satu saham yang menjadi bukti pemilikan perusahaan. Pemilik saham mempunyai tanggung jawab yang terbatas, yaitu sebanyak saham yang dimiliki.

Koperasi berasal dari kata “co” dan “operation” yang mengandung arti bekerjasama untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, secara umum Arifin Chaniago menyatakan bahwa koperasi adalah suatu perkumpulan yang beranggotakan orang-orang atau badan-badan yang memberikan kebebasan masuk dan keluar menjadi anggota, dengan kerjasama secara kekeluargaan menjalankan usaha, untuk

mempertinggi kesejahteraan anggotanya.⁸

BUMN atau Badan Usaha Milik Negara merupakan badan yang dimiliki oleh negara. BUMN adalah badan usaha yang seluruhnya atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan

negara yang dipisahkan (Berdasarkan UU Republik Indonesia No.19 Tahun 2003). BUMN merupakan salah satu pelaku ekonomi dalam sistem perekonomian nasional, disamping badan usaha swasta (BUMS) dan koperasi. BUMN berasal dari kontribusi dalam perekonomian Indonesia yang berperan menghasilkan berbagai barang dan jasa guna mewujudkan kesejahteraan rakyat. BUMN terdapat dalam berbagai sektor seperti sektor pertanian, perkebunan, kehutanan, keuangan, manufaktur, transportasi, pertambangan, listrik, telekomunikasi dan perdagangan serta konstruksi.⁹

Badan usaha milik daerah (BUMD) adalah perusahaan yang didirikan dan dimiliki oleh pemerintah daerah. Kewenangan pemerintah daerah membentuk dan mengelola BUMD ditegaskan dalam Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 2000 tentang kewenangan pemerintah dan kewenangan provinsi sebagai daerah otonom. Selain pemerintah pusat yang memiliki BUMN, pemerintah daerah juga biasanya memiliki badan usaha, baik dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat maupun dalam rangka mencari sumber keuangan bagi pembangunan di daerah tersebut.¹⁰

C. Metode Penelitian.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif atau yang disebut dengan kepustakaan (*Library Research*), yaitu merupakan penelitian hukum yang didasarkan pada bahan hukum yang diperoleh dari studi kepustakaan dengan mencoba untuk menganalisa suatu permasalahan hukum melalui peraturan Perundang-undangan, literatur-literatur, dan bahan-bahan lainnya yang relevan. Mengangkat metode penelitian ini lebih lanjut dapat diperinci hal-hal sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji peraturan perundang-undangan, teori-teori hukum dan yurisprudensi yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

2. Spesifikasi penelitian Spesifikasi Penelitian yang dipergunakan adalah deskriptif analitis yaitu melakukan deskripsi terhadap hasil penelitian dengan data

⁸ *Ibid.*, hlm. 129

⁹ <http://www.artikelsiana.com/2015/02/pengertian-bumn-fungsi-bentuk-bentuk-bumn.html>, diakses pada hari minggu, tanggal 26 Maret 2017, pukul 09.05 WIB.

¹⁰ <http://www.bukupedia.net/2016/07/pengertian-ciri-ciri-dan-contoh-bumd-badan-usaha-milik-daerah.html>, diakses pada hari senin, tanggal 27 Maret 2017, pukul 09.38 WIB.

yang selengkap dan sedetail mungkin. Deskripsi dimaksudkan adalah terhadap data primer dan juga data sekunder yang berhubungan dengan Peralihan Kepemilikan Kendaraan Bermotor (Angkutan Kota) dari Perorangan Menjadi Badan Hukum. Selanjutnya dilakukan analisis terhadap hasil penelitian dengan menggunakan peraturan perundang-undangan dan teori yang relevan.

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

- 1) Jenis Bahan Hukum Karena dalam penulisan ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif maka jenis data yang dipergunakan adalah data sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian dan seterusnya.
- 2) Sumber Bahan Hukum
 - a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti norma atau kaidah dasar, peraturan perundang-undangan, urisprudensi, dan lain sebagainya.
 - b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat para pakar hukum, termasuk pula dalam bahan hukum sekunder adalah wawancara dengan narasumber.
 - c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus (hukum), ensiklopedia, indeks kumulatif, dan seterusnya.¹¹

4. Objek Penelitian

Objek penelitian menjelaskan tentang apa dan atau siapa yang menjadi objek penelitian, juga dimana dan kapan penelitian dilakukan Kendaraan, Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang

Bisa juga ditambahkan hal-hal lain jika dianggap perlu. Jadi berdasarkan penjelasan diatas maka objek penelitian ini yaitu Angkutan Kota di Kota Cirebon yang belum berbadan hukum maupun sudah berbadan hukum.

5. Teknik Pengumpulan Bahan

Hukum Pengumpulan data yang dilakukan yaitu dengan cara studi kepustakaan atau studi dokumen, yaitu termasuk dalam teknik pengumpulan bahan hukum dengan cara menggali bahan-bahan kepustakaan yang ada, terutama yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta perundang-undangan yang erat kaitannya dengan materi atau objek penulisan. Serta didukung dengan data wawancara bersama narasumber, adapun narasumber yaitu Bapak Yanto Budiarto S.Ap dan para pengusaha angkutan kota.

6. Metode Analisis Bahan Hukum

Metode yang digunakan dalam analisa data adalah diskriptif kualitatif yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, logis dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil guna menjawab permasalahan yang ada dan dapat menarik kesimpulan.¹²

D. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

A. Peralihan Kepemilikan Bermotor (Angkutan Kota) di Kota Cirebon dari Perorangan Menjadi Badan Hukum

¹¹ Soejono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, cet. Ke 6, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2003), hlm 12

¹²Muh. Abdul Kadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 127

Sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 pasal 139 ayat (4) bahwa pelaksanaan penyedia jasa angkutan umum haruslah berbadan hukum. Maka dari itu berdasarkan surat edaran Sekda Provinsi Jawa Barat Kepada Pemerintah Kota Cirebon mengharuskan pada 31 Agustus 2015 semua penyedia jasa angkutan harus sudah berbadan hukum. Aturan ini diperkuat juga dengan Perda Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 tentang penyelenggaraan perhubungan.

Dengan pernyataan diatas Pemerintah Cirebon memerintahkan Dinas Perhubungan Kota Cirebon agar segera mensosialisasikan peraturan tersebut. Dalam sosialisasi, Dinas Perhubungan memaparkan tentang mekanisme peralihan jasa angkutan perorangan ke badan hukum, cara pendirian badan usaha yang sudah berbadan hukum serta pendaftaran apabila ingin bergabung ke badan hukum yang sudah ada. Pada akhirnya kesepakatan Dinas Perhubungan Kab/Kota Sewilayah III Cirebon mengharuskan 31 Desember 2015 semua angkutan umum harus sudah berbadan hukum. Dari hasil wawancara dengan bapak Yanto selaku Ketua Seksi Angkutan yang berdinasi di Dinas Perhubungan subsidi pajak dari pemerintah sebesar 30 % artinya lebih murah dari harga normal yang belum berbadan hukum.¹³

(PT), Koperasi, Yayasan, BUMN, dan BUMD. Terlebih dahulu para pemilik angkutan kota diminta untuk mendirikan bersama badan hukum dikarenakan di Cirebon masih belum ada badan hukum penyedia jasa angkutan. Untuk mendirikan badan hukum jasa angkutan baru, harus ada kriteria perijinan tertentu yaitu:

1. Akte pendirian PT atau Koperasi
2. Izin domisili perusahaan
3. Izin gangguan
4. SIUP/SIUA
5. Tanda daftar perusahaan (TDP)

Dan persyaratannya harus dipenuhi sebagai badan usaha penyedia jasa angkutan:

1. Kendaraan
2. Pool/Garasi
3. Bengkel
4. SK ijin trayek

Untuk mendirikan badan hukum perlu melalui proses yang begitu lama dan biaya yang begitu banyak. Sehingga para pemilik angkutan kota kesulitan dalam hal modal dan pengetahuan tentang badan hukum yang akan didirikan. Hal tersebut juga disampaikan oleh Bapak Karsono selaku wakil ketua Kota Cirebon mengungkapkan bahwa “angkutan kota yang sudah berbadan hukum akan mendapatkan

Organda dalam wawancara bahwa “usaha angkutan kota masih banyak dimiliki perorangan alasannya dikarenakan tidak begitu cukup penghasilannya untuk biaya mendirikan badan hukum dengan sesama pengusaha”. Setelah bahwa sudah terbentuk empat badan hukum penyedia jasa angkutan kota di kota Cirebon, diantaranya yaitu:

1. Koperasi Warga Angkutan Cirebon yang beralamat di Jl. Sisingamangaraja No. 16 Panjunan Lemahwungkuk Kota Cirebon
2. PT. Angkutan Kota Cirebon yang beralamat Jl. Gn. Rinjani D. II No. 25 RT. 07/19 Kel. Larangan Harjamukti Kota Cirebon.
3. PT. Mitrae Fanny First yang beralamat Jl. Gn. Merbabu1 No.179 Perumnas Kota Cirebon.
4. Koperasi Jaya Aslar yang beralamat Jl. Ki Gede Mayung Ds. Sirnabaya Blok Larik 01/04 Kec. Gunung Jati Kab. Cirebon.

¹³ Hasil wawancara pada tanggal 6 April 2017 pukul 09.00 WIB di Kantor Dinas Perhubungan Kota Cirebon

Pada akhirnya dari hasil penelitian, di Kota Cirebon hanya ada dua jenis badan hukum penyedia jasa angkutan yaitu Koperasi dan Perseroan Terbatas (PT). Akan tetapi pendirian PT akan sangat sulit bagi pengusaha dikarenakan harus minimal dua orang pendiri dan wajib memiliki saham serta modal dasar pendirian PT. Maka dari itu Dinas Perhubungan merekomendasikan kepada para pengusaha Angkutan Kota untuk bergabung saja pada Koperasi Kowatron yang dibina oleh ORGANDA.

Apabila pengusaha sadar dan ingin bergabung pada koperasi Kowatron, maka haruslah bersedia memenuhi syarat pendaftaran dan proses balik nama STNK dan BPKB menjadi atas nama koperasi. Proses balik nama ke koperasi tidaklah sama seperti balik nama kendaraan pada umumnya, banyak tahapan-tahapan yang harus dilalui. Sebelum proses balik nama BBN, pengusaha wajib mendaftarkan ke koperasi sebagai anggota. Untuk mendapatkan status keanggotaan harus menyerahkan fotocopy KTP pemilik kendaraan dan membayar biaya administrasi sebesar Rp. 250.000 per kendaraan bermotor (Angkutan Kota), setelah memenuhi persyaratan tersebut pengusaha mendapatkan KTA (Kartu Tanda Anggota).

Selanjutnya, persyaratan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor yang harus dipenuhi oleh pengusaha. Berikut uraiannya:

1. Fotocopy Kartu Pengawas Trayek
2. Akte pendirian Koperasi
3. Surat Keterangan Koperasi (surat pengantar)
4. Akte Pemisahan Aset dari Pemilik Kendaraan ke Badan Hukum
5. BPKB asli
6. Surat Rekomendasi dari Dinas Perhubungan

Berkas tersebut ditujukan ke kantor SAMSAT untuk di proses lebih lanjut. Kemudian mengurus perpanjangan ijin trayek ke Dinas Perijinan. Persyaratannya sebagai berikut :

1. STNK yang sudah berbadan hukum
2. Surat pengantar dari Koperasi/PT
3. Rekomendasi dari ORGANDA
4. Buku Uji KEUR yang berlaku
5. Nomor KP Trayek yang berlaku
6. Biaya administrasi Rp. 250.000

Keterangan masa berlaku SK ijin Trayek selama lima tahun Jadi, peralihan angkutan kota menjadi badan hukum pada dasarnya adanya perjanjian antara pemilik dengan pengurus badan hukum yang berupa Akte Pemisahan Aset dari Pemilik Kendaraan ke Badan Hukum agar hak kepemilikan masih melekat pada pemilik kendaraan tersebut tetapi hanya atas nama di STNK dan BPKB yang dirubah menjadi badan hukum.

B. Akibat Hukum Bagi Kepemilikan Perorangan Kendaraan Bermotor (angkutan kota) Tidak Menjadi Badan Hukum

Dari hasil penelitian, data jumlah ijin trayek angkutan kota pada akhir tahun 2014 hingga 2016 yang didapat dari Dinas Perijinan Kota Cirebon masih banyak pemilik angkutan kota yang belum berbadan hukum. Berikut pemaparan data tabel ijin trayek:

Kode Trayek	Jumlah Alokasi	Jumlah Angkot Belum Berbadan Hukum	Jumlah Angkot Sudah Berbadan Hukum
D1	113	106	7
D2	142	113	29
D3	71	56	15
D4	128	98	30

D5	146	117	29
D6	204	179	25
D7	40	37	3
D8	95	84	11
D9	40	38	2
D10	60	45	15
Jumlah	1039	873	166

Menurut data diatas masih banyak pemilik angkutan kota yang belum berbadan hukum. Maka dari itu untuk mengetahui apa penyebab atau hambatan para pemilik angkot tidak berbadan hukum, penulis melakukan wawancara terhadap pemilik angkot tersebut.

Dari hasil wawancara banyak alasan yang di ungkapkan oleh para pemilik angkot, berikut uraian hasil wawancara:

1. Para pengusaha angkutan kota beralasan untuk menunggu habisnya ijin trayek
2. Ditakutkan hak milik aset kekayaan pribadi mereka beralih
3. Biaya pendirian badan hukum cukup rumit dan mahal
4. Biaya pendaftaran menjadi anggota badan hukum cukup tinggi
5. Apabila badan hukum pailit ditakutkan aset kekayaan mereka lenyap
6. Kepercayaan terhadap pengurus koperasi atau Perseroan Terbatas masih belum terjalin sehingga khawatir terjadi yang tidak diinginkan dikemudian hari.
7. Banyak pemilik kendaraan yang kurang memahami prinsip- prinsip dasar perkoperasian maupun Perseroan Terbatas.
8. Keadaan kendaraan masih dalam masa kredit.

Dari hasil wawancara bersama Bapak Karsono selaku Wakil Ketua Organda mengatakan bahwa “usaha angkutan kota masih banyak dimiliki perorangan alasannya dikarenakan tidak begitu cukup penghasilannya untuk biaya mendirikan badan hukum dengan sesama pengusaha”.¹⁴

Menurut Bapak Yanto selaku Ketua Seksi Angkutan bahwa “kendala yang mengakibatkan para pengusaha angkutan kota tidak berbadan hukum dikarenakan masih menunggu habisnya masa berlaku ijin trayek dan tidak layak nya kendaraan untuk beroperasi”.

Menurut Bapak Kusnadi sebagai pemilik angkutan kota alasannya “tidak bergabung pada badan hukum dikarenakan kurangnya biaya untuk mendaftar menjadi anggota badan hukum dan tidak mengetahui tentang prinsip PT/Koperasi”

Upaya Dinas Perhubungan untuk tercapainya suatu tujuan agar para pemilik angkutan kota berbadan hukum yaitu berkoordinasi dengan Dinas Perijinan berupa pencabutan ijin trayek yang artinya pada saat pengusaha angkutan kota memperpanjang ijin trayek, pihak Dinas Perijinan menolak berkas- berkasnya dikarenakan masih atas nama perseorangan bukan badan hukum. Jadi akibat hukumnya yaitu pencabutan ijin trayek. Sanksi tersebut diterapkan agar memaksa para pemilik angkutan kota segera bergabung pada badan hukum. Apabila sudah berbadan hukum Dinas Perhubungan lebih mudah untuk mendata,

E. KESIMPULAN

Kesimpulannya bahwa dalam hal peralihan status kepemilikan kendaraan bermotor (angkutan kota) dari perseorangan menjadi badan hukum bertujuan untuk mendata, mengawasi, dan membina pemilik angkutan kota oleh Dinas Perhubungan. Para pengusaha diarahkan untuk mendirikan badan hukum ataupun bergabung pada Koperasi Kowatron yang di bina oleh ORGANDA. Jika pengusaha memilih untuk mendirikan badan hukum, maka pengusaha harus memenuhi persyaratan dan mengikuti tata cara mendirikan badan hukum.

¹⁴ Hasil wawancara pada tanggal 2 April 2017 pukul 09.45 WIB di Kantor Organda Kota Cirebon

Dan apabila pengusaha memilih untuk bergabung pada koperasi, maka pengusaha wajib mendaftarkan sebagai anggota koperasi dengan bersedia memenuhi syarat pendaftaran dan proses balik nama STNK dan BPKB menjadi atas nama Koperasi Kowatron yang bersangkutan. Dan akibat hukum bagi kepemilikan perorangan kendaraan bermotor (angkutan kota) tidak menjadi badan hukum yaitu berupa pencabutan ijin trayek yang artinya pada saat pengusaha angkutan kota memperpanjang ijin trayek maka pihak Dinas Perijinan akan menolak berkas-berkasnya dikarenakan masih atas nama perseorangan mengawasi, dan membina pemilik angkutan kota bukan badan hukum. Sanksi tersebut diterapkan agar memaksa para pemilik angkutan kota segera bergabung pada badan hukum.

F. Daftar Pustaka

BUKU

- Gunawan Widjaja. 2008. *Risiko Hukum Pemilik, Direksi & Komisaris PT*. Jakarta: Forum Sahabat
- Handri Raharjo. 2009. *Hukum Perusahaan*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.
- H. Riduan Syahrani. 2006. *Seluk- Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*. Bandung: PT. Alumni
- H. Zaenal Asikin dan L. Wira Pria Suhartana. 2016. *Pengantar Hukum Perusahaan*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- H. Zaeni Asyhadie dan Sutrisno Budi. 2012. *Hukum Perusahaan dan Kepailitan*. Jakarta: Erlangga.
- Leo Agustino. 2016. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Muh. Abdul Kadir. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. PT. Citra Aditya Bakti: Bandung.
- Munir Fuadi. 2015. *Konsep Hukum Perdata*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ramlan. 2016. *Hukum Dagang*. Malang: Setara Press.
- Soejono Soekanto dan Sri Mamudji. 2003. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo
- Warpani P Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB. Bandung

Perundang-undangan

- Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- Perda Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan
- Peraturan Walikota Cirebon Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Penetapan Kembali Jaringan Trayek Angkutan Kota, Jumlah Alokasi dan Identitas Kendaraan Angkutan Kota di Kota Cirebon

Sumber Lain

- <http://www.artikelsiana.com/2015/02/pengertian-bumn-fungsi-bentuk-bentuk-bumn.html>, diakses pada hari minggu, tanggal 26 Maret 2017, Pukul 09.05 WIB.
- <http://www.bukupedia.net/2016/07/pengertian-ciri-ciri-dan-contoh-bumd-badan-usaha-milik-daerah.html>, diakses pada hari senin, tanggal 27 Maret 2017, pukul 09.38 WIB
- <http://kbbi.kata.web.id/peralihan> diakses pada hari senin, tanggal 31 Juli 2017. Pukul 19.15 WIB