
**HUKUM ANGKUTAN UMUM ILEGAL
BAGI PENUMPANG BILA TERJADI KECELAKAAN**

***Reza Adi Putra¹, Arikha Saputra²**

^{1,2}(Fakultas Hukum dan Bahasa, Universitas Stikubank, Jl. Tri Lomba Juang, Jawa Tengah, Indonesia)
*rezaadi6878@gmail.com

ABSTRACT

Transportation has now become a basic human need in fulfilling its mobility. The government is trying to make this happen by building mass public transportation such as bus rapid transit or BRT, city transportation and online-based transportation. However, it seems that it is still unable to meet the needs of various communities so that illegal public transportation or dark travel with private vehicles with black plates does not meet the requirements for public transportation, so that if an accident occurs it will be weak in the field of legal regulations as stipulated in Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and road transport. The author conducted research using normative juridical methods guided by applicable laws and regulations, as well as using analytical descriptive methods to find out and understand the object of study. Illegal public transportation or dark travel operates without a permit to transport passengers without life insurance protection and does not pay mandatory fees as stipulated in Law Number 33 of 1964 concerning Passenger Accident Compulsory Insurance Funds, so that if an accident occurs the legal consequences are weak because they will not receive compensation. loss, if the passenger dies or suffers permanent disability. The government is responsible for organizing public transportation in an effort to meet the need for safe, secure, comfortable and affordable transportation. So public transportation must be in the form of a company that is licensed, legal entity and is required to pay mandatory contributions for life insurance for passengers, if an accident occurs they will receive compensation. Public transportation is illegal if in the event of an accident it will not get compensation due to death and permanent disability, because it does not pay mandatory coverage. As a result, passengers only receive compensation from the vehicle owner.

Transportasi kini sudah menjadi kebutuhan dasar manusia dalam memenuhi mobilitasnya. Pemerintah berupaya mewujudkan dengan membangun transportasi angkutan umum massal seperti bus rapid transit atau BRT, angkutan kota maupun angkutan yang berbasis online. Namun rupanya masih belum bisa mencukupi kebutuhan masyarakat yang beragam sehingga muncul angkutan umum ilegal atau travel gelap dengan kendaraan pribadi ber plat hitam tidak memenuhi syarat angkutan umum, sehingga bila terjadi kecelakaan akan lemah dibidang aturan hukumnya sebagaimana diatur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penulis melakukan penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan berpedoman peraturan perundang undangan yang berlaku, serta menggunakan metode deskriptif analistis untuk mengetahui dan memahami obyek kajian. Angkutan umum ilegal atau travel gelap beroperasi tanpa izin untuk mengangkut penumpang tanpa dilindungi asuransi jiwa dan tidak membayar

iuran wajib sebagaimana diatur dalam Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, sehingga bila terjadi kecelakaan berakibat hukum lemah karena tidak akan mendapat ganti kerugian, bila penumpang meninggal dunia atau mengalami cacat tetap. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Maka angkutan umum harus berbentuk perusahaan yang berizin, berbadan hukum dan diwajibkan membayar iuran wajib asuransi jiwa bagi penumpang, jika terjadi kecelakaan akan mendapatkan ganti kerugian. Angkutan umum ilegal bila jika terjadi kecelakaan tidak akan mendapatkan ganti kerugian berhubung kematian dan cacat tetap, karena tidak membayar pertanggung jawaban wajib. Akibatnya penumpang hanya menerima ganti rugi dari pemilik kendaraan.

Kata Kunci: *Angkutan Umum, Angkutan Umum Ilegal, Hukum Transportasi.*

A. PENDAHULUAN

Transportasi adalah merupakan proses pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain sebagaimana diatur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 3 menyebutkan bahwa “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.” Sementara dalam ayat 10 disebutkan bahwa “kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.” (UU No.22, 2009);(Sumolang, 2017);(Maria, 2019).

Berkembangnya berbagai jenis moda angkutan umum yang mudah menjangkau ke berbagai wilayah sepertinya belum bisa memenuhi kebutuhan setiap orang dalam bepergian untuk mencapai tempat yang dituju (Guo et al., 2023). Hal ini karena waktu yang kurang tepat, kepentingan mendesak, perlu angkutan umum yang cepat, tempat yang belum terjangkau oleh angkutan umum dan sebagainya. Bahkan akhir-akhir ini menjelang libur hari besar umat keagamaan seperti Hari Raya Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru dan di saat merebaknya pandemi covid-19 penyekatan jalan dilakukan oleh pemerintah agar kendaraan pribadi maupun angkutan umum tak melakukan perjalanan keluar kota, angkutan umum resmi yang dilarang beroperasi oleh pemerintah untuk menekan perkembangan covid-19. Bahkan sampai kini pun pemerintah masih melakukan penyekatan di beberapa daerah karena adanya kekhawatiran penyebaran Covid-19. Kini dengan maraknya angkutan umum ilegal atau travel gelap menjadi sorotan di tengah kondisi pandemi Covid-19 yang sudah menghantam Indonesia sejak tahun lalu (Reynardi, 2021). Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Budi Setiyadi dalam keterangan resminya menyebutkan angkutan ilegal berdampak negatif bagi penumpang sebab tidak dijamin oleh perlindungan asuransi Jasa Raharja. Selain itu, masyarakat tidak mendapatkan kepastian tarif, kepastian jadwal,

serta kepastian tiba di tempat tujuan dengan selamat (Xiao, Xiao, Ni, Zhang, & Zong, 2022). Kebutuhan masyarakat akan angkutan umum yang beragam bisa memicu timbulnya angkutan gelap/ilegal atau ada istilah lain yang menamainya dengan travel gelap dan ini akan sangat merugikan bagi yang bersangkutan sendiri (Sudiro & Roychansyah, 2019).

Pemerintah baik pusat maupun daerah telah di amanat kan oleh Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 139 untuk menyelenggarakan angkutan umum yang aman, nyaman dan terjangkau. Berbagai persyaratan untuk penyelenggaraan angkutan umum dengan sangat ketat agar dapat menjamin keselamatan di jalan antara lain harus berbentuk perusahaan, berbadan hukum Indonesia dan berizin. Kendaraan juga harus memenuhi teknis laik jalan perizinan angkutan orang dan barang sementara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan kabupaten/kota masing - masing mempunyai tugas dan tanggung jawab antara lain (PM No.74, 2014):

1. Pemerintah pusat wajib menyediakan jasa angkutan orang atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas
2. Pemerintah Provinsi wajib menyediakan jasa angkutan umum orang maupun barang antarkota dalam provinsi
3. Pemerintah atau kota wajib menyediakan jasa angkutan umum orang maupun barang dalam kota

Namun Angkutan Umum Ilegal kini sudah berkembang dimana-mana. Diseluruh wilayah tanah air, karena berhubungan dengan kebutuhan manusia dan belum berkembangnya transportasi resmi yang mendapat izin dari pemerintah baik pusat maupun daerah (Bahagia, 2016);(Sadik-Zada, Santibanez Gonzalez, Gatto, Althaus, & Quliyev, 2023). Berkembangnya covid 19 yang di akibat pada penyekatan jalan jalan di sepanjang yang dilalui para pemudik dari wilayah jabodetabek sampai jawa tengah. Hasil operasi yang bisa teridentifikasi beberapa karakter angkutan umum ilegal antara lain:

1. Mobil yang dipergunakan adalah mobil pribadi atau milik paguyuban dan ber plat hitam. Mobil ciri - ciri seperti ini bisa dioperasikan oleh pemiliknya sendiri atau disewakan kepada pihak lain dengan pembayaran harian atau bulanan
2. Karena tidak berbentuk perusahaan umum, maka tidak memiliki izin kendaraan umum
3. Oleh karena itu keberadaannya di jalan menyulitkan petugas untuk melakukan identifikasi, kewenangan petugas kepolisian hanya memeriksa dokumen kendaraan seperti SIM dan STNK

Dirjen Perhubungan Darat Budi Setiadi mengatakan bahwa dari dampak negatif dari angkutan umum ilegal ini akan semakin terasa bagi penumpang jika terjadi kecelakaan, untuk jaminan asuransi Jasa Raharja tidak terjamin. Angkutan umum ilegal

atau Travel gelap selain bisa merugikan angkutan resmi, juga dapat merugikan penumpang bila terjadi kecelakaan, terutama di dalam memberikan jaminan sosial, karena hanya penumpang yang sah yang dalam hal ini membayar iuran wajib kepada PT Jasa Raharja melalui perusahaan angkutan umum yang bersangkutan yang akan mendapat ganti kerugian. Sebagaimana diatur di dalam Pasal 3 huruf a Undang - Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang berbunyi sebagai berikut: “Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.” Berarti hanya penumpang yang sah yang membayar iuran wajib saja yang mendapat ganti kerugian (UU No.33, 1964).

Selanjutnya diatur juga dalam Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 bahwa setiap penumpang kendaraan bermotor umum untuk setiap perjalanan diwajibkan membayar suatu iuran, yang disebut iuran wajib yang dimaksudkan sebagai suatu pertanggungungan kecelakaan selama dalam perjalanan (PM No.44, 1993). Asuransi ini dikenal dengan nama Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang (Askep) diatur dalam Undang – Undang Nomor 33 tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang, Lembaran Negara Nomor 137 Tahun 1964 yang mulai berlaku 31 Desember 1964. Undang - Undang ini dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 17 Tahun 1965 yang mulai berlaku 10 April 1965. Askep termasuk jenis asuransi wajib (*Compulsary Insurance*). Dikatakan asuransi wajib karena:

1. Berlakunya Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang atau Askep karena diwajibkan oleh Undang - Undang, bukan karena perjanjian (Undang - Undangnya sendiri berjudul “Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang”);
2. Pihak penyelenggara ini adalah pemerintah yang didelegasikan kepada Badan Usaha Milik Negara (Pasal 14 ayat 1 Undang - Undang Nomor 2 Tahun 1992);
3. Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang atau Askep bermotif perlindungan masyarakat (*Social Security*) yang dananya dihimpun dari masyarakat dan digunakan untuk kepentingan masyarakat yang diancam bahaya kecelakaan; dana yang sudah terkumpul dari masyarakat tapi belum digunakan sebagai dana kecelakaan, dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat melalui program investasi.

Meski dalam Undang - Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang, tak dikenal istilah premi, melainkan iuran atau sumbangan wajib namun pengertiannya sama yakni dengan sejumlah uang yang dibayarkan kepada penanggung sebagai berikut yaitu Pemilik atau Pengusaha alat angkutan lalu lintas jalan adalah sebagai Tertanggung, maka yang mempunyai kewajiban membayar sumbangan wajib adalah Pemilik atau Pengusaha alat angkutan

itu. Sumbangan wajib ini bisa di sebut premi. Hukum Pertanggung jawaban adalah suatu kewajiban dan keharusan bagi tertanggung. Pasal 246 KUHD, bahwa penanggung jawab hanya mengikatkan dirinya terhadap tertanggung di dalam suatu perjanjian pertanggung jawaban untuk mengganti kerugian dengan menikmati suatu premi dari tertanggung (KUHD, 1938). Jadi tanpa adanya pembayaran premi, penanggung jawab tidak dapat dipaksa mengikatkan diri.

B. METODE

Metode penelitian ini bersifat yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan melalui peraturan perundang – undangan yang berlaku dan bahan hukum lainnya dengan menelaah teori dan konsep yang berhubungan dengan ganti kerugian penumpang angkutan umum apabila terjadi kecelakaan. Tipe penelitian ini tergabung dengan metode penelitian deskriptif analitis yang mengkaji objek penelitian apa adanya. Teknik pengumpulan data dilakukan dalam penelitian ini melalui metode wawancara pegawai Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah bidang Angkutan Jalan dan Wakil Ketua DPD Organda Provinsi Jawa Tengah (Benuf & Azhar, 2020).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Akibat Hukum Penumpang Angkutan Umum Ilegal Mendapat Ganti Kerugian Bila Terjadi Kecelakaan

Penyelenggaraan angkutan umum menjadi tanggung jawab pemerintah dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan umum yang terjangkau, selamat dan aman tentunya, seperti yang di atur dalam pasal 138 ayat 1 dan 2 karena keseluruhan pada pasal tersebut terhindarnya dari kecelakaan baik berasal dari sumber daya manusia, teknis laik jalan dengan memeriksa kelengkapan kendaraan nya atau faktor internal transportasi. Agar kebutuhan setiap orang ber transportasi dapat dilakukan dengan baik, terpenuhinya permintaan, terjaganya jadwal sehingga setiap orang yang menggunakan jasanya bisa tepat waktu dan selamat sampai tujuan.

Penyelenggaraan angkutan umum oleh pemerintah dalam bentuk perusahaan angkutan umum dalam melakukan usahanya wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dan berbadan hukum indonesia. Pasal 1 ayat 21 menyebutkan Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/ atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

Tentang perusahaan angkutan, harus berbentuk perusahaan sebagaimana diatur dalam pasal 173 ayat 1 yaitu perusahaan angkutan yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;

- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Angkutan umum ilegal atau travel gelap adalah angkutan plat hitam yang menyelenggarakan angkutan umum dengan mengangkut penumpang dengan kendaraan pribadi dan beroperasi di jalan raya. Angkutan ilegal ini dinamakan ilegal karena tidak memenuhi persyaratan perundang – undangan, antara lain tidak berbentuk perusahaan angkutan umum, tidak berbadan hukum dan tentunya tidak memiliki izin sebagai angkutan umum. Dalam mengangkut penumpang tidak menarik iuran wajib pertanggung jawaban penumpang sehingga apabila terjadi kecelakaan para penumpang ini tidak akan mendapatkan ganti rugi atau santunan asuransi karena penumpang tidak membayar iuran wajib sebagaimana diatur dalam pasal 3 ayat 1 Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Hal ini dikarenakan sulit dideteksi sebagai angkutan gelap maka tilang yang dilakukan aparat kepolisian sebatas pada kewajibannya memeriksa izin dan surat kendaraan seperti STNK – surat tanda Nomor kendaraan. Sebagaimana di jelaskan didalam Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 pasal 265 ayat 1 yaitu Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 264 meliputi pemeriksaan:

- a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- b. Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
- c. Fisik Kendaraan Bermotor;
- d. Daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
- e. Izin penyelenggaraan angkutan.

Berdasarkan ketentuan pasal 265 ayat 1 Undang – Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai pemeriksaan dokumen kendaraan bermotor yang legal, apabila pengemudi tidak memiliki dokumen sesuai dengan aturan tersebut bisa dinyatakan sebagai angkutan ilegal. Sehingga Petugas kepolisian dapat melakukan penindakan sebagaimana pada pasal 265 ayat (3) Undang – Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sesuai dengan ayat (1) untuk melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor yaitu untuk melaksanakan pemeriksaan, dalam hal pemeriksaan kendaraan di jalan petugas kepolisian mempunyai kewenangan melakukan penghentian kendaraan untuk meminta keterangan kepada pengemudi, meminta diperlihatkan dokumen surat izin mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan atau STNK.

Angkutan ilegal baru nampak oleh masyarakat keberadaannya saat terjadi kecelakaan, terjadi korban meninggal dunia atau luka berat yang berakibat cacat tetap. Penumpang angkutan gelap pasti akan tinggal diam pasti tidak minta ganti kerugian bisa dengan berobat ke rumah sakit dengan biaya yang tidak sedikit. tidak dipertanggungjawabkan kepada perusahaan asuransi menyebabkan kedua belah pihak makin menderita, karena harus menanggung gaji yang besar, melebihi kemampuan mereka. sementara para angkutan umum resmi yang mempunyai izin angkutan dan berbentuk perusahaan, mempunyai tanggung jawab mengasuransikan penumpang yang disebut sebagai penumpang sah, antara lain sebagaimana diatur dalam Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang pasal 3 ayat (1) yaitu:

- a. Setiap Penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum dari perusahaan nasional wajib membayar iuran wajib lewat pengusaha atau pemilik;
- b. Iuran wajib tersebut digunakan untuk mengganti kerugian berhubungan dengan kematian dan cacat tetap.

Selanjutnya bagi perusahaan angkutan umum yang tidak melakukan kewajibannya memungut iuran wajib kepada penumpang atau tidak menyetorkan iuran wajib yang diterimanya dikenakan hukuman denda setinggi tingginya Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah) Lebih lanjut dalam pasal 3 peraturan pemerintah nomor 17 tahun 1965 Tentang Ketentuan – Ketentuan pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Ayat 1 iuran wajib harus dibayar bersamaan dengan pembayaran biaya pengangkutan kepada pengusaha alat angkutan penumpang yang bersangkutan. Di dalam pasal 4 Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Kewajiban membayar iuran wajib bersamaan dengan pengenaan besaran biaya tarif angkutan yaitu surat bukti atau tiket yang diberikan kepada penumpang yang wajib membayar iuran bersamaan dengan pembelian. Dalam hal korban meninggal dunia dan cacat tetap ditetapkan dalam pasal 10 ayat 2 jaminan yang dimaksudkan dalam ayat (1) pasal ini, berupaya pembayaran ganti kerugian pertanggungjawaban dalam hal – hal sebagai berikut:

- a. Dalam hal korban meninggal dunia karena akibat langsung dari kecelakaan yang dimaksud pada ayat 1 diatas dalam waktu 365 hari setelah terjadinya kecelakaan bersangkutan;
- b. Dalam hal korban mendapat cacat tetap karena akibat langsung dari kecelakaan yang demikian itu dalam waktu 365 hari setelah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan;
- c. Biaya pengobatan dan perawatan dokter dapat diberikan saat hari pertama setelah terjadinya kecelakaan, sampai waktu paling lama 365 hari.

Adapun terdapat aturan mengenai Kewajiban dan tanggung jawab berdasarkan pasal 234 Undang – Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yaitu Setiap Pemilik, pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pemilik barang karena kelalaian pengemudi, kesalahan pengemudi (UU No. 34, 1964).

2. Upaya Dinas Perhubungan Jawa Tengah dalam Menangani Angkutan Umum Ilegal

Dalam melakukan upaya pengawasan dan penyidikan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melakukan sesuai kewenangannya yaitu angkutan umum resmi yang berbentuk perusahaan angkutan umum, berizin dan berbentuk badan hukum Indonesia sebagaimana yang diatur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 171 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam trayek;
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek.

Sementara angkutan umum ilegal yang ber plat nomor hitam penyelenggaraannya bisa dimiliki oleh pribadi atau paguyuban yang tidak berbentuk perusahaan Angkutan Umum tidak berizin dan tidak berbadan hukum, tidak bisa menjadi sasaran pengawasan dan penyelidikan. Dalam pemeriksaan di lapangan wewenang dan tugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, melaksanakan tugas dan fungsinya berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (Dishub, 2022).

Agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum selanjutnya untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memiliki standar keselamatan dan keamanan, persyaratan uji dan teknis yang berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala. Penyediaan angkutan umum menjadi tanggung jawab pemerintah dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau, dan pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum. Selanjutnya upaya pemerintah menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara, provinsi dan wilayah kabupaten/kota yang dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah dan badan hukum.

Dalam menjalankan operasinya penyelenggaraan angkutan umum harus berupa perusahaan angkutan umum yang memiliki izin dan berbadan hukum

sebagaimana diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang tidak Dalam Trayek. Pasal 3 ayat 1 perusahaan angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dan pada pasal 36 dijelaskan bahwa: Perusahaan Angkutan Umum harus berbentuk badan hukum Indonesia dan berbentuk badan hukum milik negara, daerah dan perseroan terbatas serta koperasi (PM No.117, 2018). Itulah beberapa persyaratan yang harus dimiliki sebuah perusahaan Angkutan Umum untuk dapat penyelenggaraan angkutan umum. keterangan yang harus dicatatkan dalam surat keputusan izin perusahaan angkutan umum. Angkutan umum ilegal bisa muncul dalam lingkungan Dinas Perhubungan:

- a. Saat perusahaan Angkutan Umum menerima banyak permintaan penumpang sementara kendaraan yang tersedia tidak mencukupi. Maka penggunaan kendaraan tambahan yang diluar kepemilikannya belum tercatat dalam izin itu dianggap angkutan umum ilegal melanggar pasal 55 ayat 4 e PM Nomor 117 Tahun 2018 kendaraan tidak dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah. Karena mobil yang dijalankan tidak mempunyai surat izin dan ini termasuk dalam pelanggaran berat.
- b. Mengoperasikan kendaraan bermotor umum yang telah habis masa berlaku izin penyelenggaraannya. Ini juga masuk dalam pelanggaran berat sebagaimana pasal 55 ayat 4 huruf f. sanksinya sebagaimana pada pasal 56 ayat 1 huruf b yaitu pelanggaran berat. Dengan sanksi pembekuan sampai dengan pencabutan izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.

Angkutan umum yang masuk dalam kriteria ilegal seperti tersebut di atas bisa ditemukan terjaring dalam operasi gabungan dengan instansi terkait maupun saat berada di terminal. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 pasal 1 ayat 4 Tentang tata cara pengenaan sanksi administratif Pasal 55 ayat 3 huruf b. belum melunasi iuran wajib pertanggung jawaban kecelakaan dan tanggung jawab pengangkut. Masuk dalam pelanggaran sedang, maka sesuai pasal 60 PM 117 Tahun 2018 bahwa:

- (1) Pelanggaran sedang dikenakan sanksi administratif berupa surat peringatan pertama dan surat peringatan kedua.
- (2) Dalam hal tidak memenuhi peringatan sebagaimana dimaksud dikenakan pembekuan izin penyelenggaraan paling singkat 3 (tiga) bulan dan paling lama 6 (enam) bulan dan tidak diperbolehkan memperluas usaha paling lama 12 (dua belas) bulan.

Pengawasan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, pengawasan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek sebagaimana diatur dalam PM 117 tahun 2018 pasal 51 ayat 1 dan 2 dilaksanakan

oleh petugas pengawas yang meliputi petugas penyidik pegawai negeri sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan/atau petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berbagai upaya harus dilakukan dengan cermat mulai dari pengawasan terkait pemeriksaan mengenai persyaratan izin, pengawasan dan penindakan terhadap dokumen angkutan umum sampai dengan pemberian sanksi administratif terhadap perusahaan Angkutan Umum yang melakukan pelanggaran, agar masyarakat bisa dengan nyaman dan aman menggunakan kendaraan yang ditumpanginya jika terjadi kecelakaan dengan mempertanggung jawabkan penumpang yang menjadi tanggung jawabnya.

Upaya Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban hanya bisa dilakukan sesuai dengan kewenangan yang di miliknya seperti di dalam terminal atau berjarak 100 meter dari terminal sehingga dinas perhubungan tidak bisa melakukan operasi lebih dari 100 meter dari terminal, sedang jika melakukan operasi di jalan raya dimana angkutan ilegal beroperasi, maka Dinas Perhubungan harus berkolaborasi bersama dengan instansi terkait yaitu Kepolisian karena kepolisian yang berhak menindak jika ada angkutan gelap tertangkap dan dalam penangkapan tersebut bisa bekerjasama dengan aparat yang memiliki wewenang bertugas sebagai penjaga keamanan.

Dalam melakukan upaya itu maka yang lebih banyak berperan petugas kepolisian/polri karena menyangkut kendaraan umum, Sementara Dinas Perhubungan melakukan pemeriksaan terhadap angkutan umum yang surat izin maupun surat lain habis masa berlakunya. Beberapa ciri – ciri khusus angkutan umum yang terindikasi sebagai angkutan ilegal dan ini menjadi wewenang Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 4 dalam Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Penjelasan angkutan yang disebut dalam pasal 4 adalah angkutan resmi, namun dari hasil pengawasan dan penertiban oleh Dinas Perhubungan bisa masuk dalam karakteristik angkutan ilegal bila surat-surat yang lengkap, namun habis masa berlakunya atau surat – suratnya mati. Dan permintaan pengangkut tinggi sementara armada yang tersedia tidak mencukupi sehingga di carikan kendaraan bermotor lain yang tidak memenuhi persyaratan angkutan umum. Maka kendaraan selebihnya masuk dalam pengertian angkutan umum ilegal, karena tidak berizin.

D. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Pertama, mengenai tanggung jawab pengemudi/pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum

bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi sebagaimana diatur dalam pasal 234 ayat (1) selanjutnya dalam Pasal 3 huruf a Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungsaan Wajib Kecelakaan Penumpang menyebutkan tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum yang sudah membayar iuran wajib melalui pengusaha/pemilik kendaraan bermotor umum, iuran wajib diatas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan kematian dan cacat tetap, akibat dari kecelakaan penumpang. Sedangkan penumpang angkutan umum ilegal tidak berhak mendapatkan ganti kerugian sesuai diatur dengan ketentuan diatas.

Kedua, upaya Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban hanya bisa dilakukan sesuai dengan kewenangan yang di miliknya seperti di dalam terminal atau berjarak 100 meter dari terminal sehingga dinas perhubungan tidak bisa melakukan operasi lebih dari 100 meter dari terminal, sedang jika melakukan operasi di jalan raya dimana angkutan ilegal beroperasi, maka Dinas Perhubungan harus berkolaborasi bersama dengan instansi terkait yaitu Kepolisian karena kepolisian yang berhak menindak jika ada angkutan gelap tertangkap dan dalam penangkapan tersebut bisa bekerjasama dengan TNI yang memiliki wewenang bertugas sebagai penjaga keamanan. Dalam melakukan upaya itu maka yang lebih banyak berperan petugas kepolisian/polri karena menyangkut kendaraan umum, Sementara Dinas Perhubungan melakukan pemeriksaan terhadap angkutan umum yang surat izin maupun surat lain habis masa berlakunya. Beberapa ciri – ciri khusus angkutan umum yang terindikasi sebagai angkutan ilegal dan ini menjadi wewenang Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Pasal 4 yaitu Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Jenis angkutan yang disebut dalam pasal 4 adalah angkutan resmi, namun dari hasil pengawasan dan penertiban oleh Dinas Perhubungan bisa masuk dalam karakteristik angkutan ilegal bila surat-surat lengkap, namun habis masa berlakunya atau dengan kata lain surat – suratnya mati; permintaan pengangkut tinggi sementara armada yang tersedia tidak mencukupi sehingga dicarikan kendaraan bermotor lain yang tidak memenuhi persyaratan angkutan umum. Maka kendaraan selebihnya masuk dalam pengertian angkutan umum ilegal, karena tidak berizin.

E. DAFTAR RUJUKAN

- Bahagia, R. (2016). Kajian Yuridis Terhadap Moda Transportasi Darat Ilegal Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Lex Et Societatis*, 4(6). <https://doi.org/10.35796/les.v4i6.12525>
- Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer. *Gema Keadilan*, 7(1), 20–33. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/gk.2020.7504>

- Dishub. (2022). *Wawancara Pegawai Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah Bidang Angkutan Jalan dan Wakil Ketua DPD Organda Provinsi Jawa Tengah*. Jawa Tengah.
- Guo, Z., Xiao, G., Wang, Y., Li, S., Du, J., Dai, B., ... Xiao, D. (2023). Dynamic Model of Respiratory Infectious Disease Transmission in Urban Public Transportation Systems. *Heliyon*, 9(3), e14500. <https://doi.org/10.1016/J.HELIYON.2023.E14500>
- KUHD. Kitab Undang - Undang Hukum Dagang- Pasal 246 (1938).
- Maria, A. (2019). Aspek Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi Dalam Perspektif Hukum Indonesia. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2).
- PM No.117. Peraturan Menteri Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan (2018).
- PM No.44. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi (1993).
- PM No.74. Peraturan Pemerintah RI Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan (2014).
- Reynardi, A. (2021). Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelanggaran Alih Fungsi Oleh Pemilik Kendaraan Pribadi Roda Empat Menjadi Angkutan Umum Ilegal Antar Kota Di Kota Pontianak. *Jurnal Fatwa Hukum*, 4(4).
- Sadik-Zada, E. R., Santibanez Gonzalez, E. D., Gatto, A., Althaus, T., & Quliyev, F. (2023). Pathways to the Hydrogen Mobility Futures in German Public Transportation: A Scenario Analysis. *Renewable Energy*, 205, 384–392. <https://doi.org/10.1016/J.RENENE.2022.12.087>
- Sudiro, & Roychansyah, M. S. (2019). Fenomena Angkutan Informal Perkotaan (Taksi Gelap) Studi Kasus Jalur Kota Manado – Kota Tomohon. *Proceeding SENDI_U*, 686–691. Retrieved from <https://unisbank.ac.id/ojs/index.php/sendu/article/view/7319>
- Sumolang, I. K. (2017). Kajian Yuridis Terhadap Bisnis Transportasi Jalan Online Ditinjau Dari Berbagai Aspek Hukum Di Indonesia. *Lex Administratum*, 5(1).
- UU No. 34. Undang - Undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Jo Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 (1964).
- UU No.22. Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009).
- UU No.33. Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Jo Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 (1964).
- Xiao, G., Xiao, Y., Ni, A., Zhang, C., & Zong, F. (2022). Exploring Influence Mechanism of Bikesharing on the Use of Public Transportation — a Case of Shanghai. *Transportation Letters*. <https://doi.org/10.1080/19427867.2022.2093287>