

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN
UMUM DARI PERUSAHAAN YANG LALAI MEMENUHI
PERSYARATAN TEKNIS LAIK JALAN KENDARAAN BERMOTOR
(Kajian Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)**

Meylani Muliawati, e-mail: meylanimeys@gmail.com
Fakultas Hukum Universitas Islam Kalimantan

ABSTRAK

Mengingat tingginya kejadian dan korban kecelakaan lalu lintas disebabkan kelalaian manajemen angkutan umum yang kadang mengabaikan memfasilitasi moda transportasi. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyelenggara wajib memenuhi standar pelayanan minimal yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan, serta mengikutkan penumpang pada program asuransi kecelakaan. Hal ini dilakukan sebagai wujud tanggung jawab kepada penumpang dan tertib berlalu lintas untuk mencegah dan mengurangi resiko kecelakaan di jalan raya. Penelitian difokuskan membahas ketentuan kendaraan umum laik jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, dan pertanggungjawaban perusahaan yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini merupakan penelitian normatif bersifat deskriptif melalui kajian peraturan undang-undang dan bahan pustaka. Penelitian berusaha memaparkan ketentuan Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat kekaburan norma terkait implementasi perlindungan penumpang dan pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum. Dari penelitian ini diperoleh hasil bahwa pengaturan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terutama Pasal 48 Ayat (2) dan Ayat (3) menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor. Pelanggaran atas persyaratan ini dapat dikenakan sanksi administratif ataupun pidana penjara atau denda berupa biaya pengobatan korban kecelakaan atau pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Sebagai wujud jaminan dan kepastian hukum atas hak penumpang, perusahaan wajib mengikutkan awak kerja dan penumpang pada program asuransi kecelakaan.

Kata kunci : *perlindungan hukum, penumpang angkutan umum, perusahaan, lalai, teknis laik jalan, kendaraan bermotor, lalu lintas angkutan jalan.*

ABSTRACT

Considering the high incidence and victims of traffic accidents caused by negligence in public transport management which sometimes neglects to facilitate transportation modes. According to Law Number 22 of 2009 Concerning Road Transport Traffic that the operator must meet the minimum service standards, they are: security, safety, comfort, affordability, equality and ordinary, also enroll passengers in the accident insurance program. This is done as a form of responsibility to passengers and orderly traffic to prevent and reduce the risk of accident on the road. The research is focused on discussing the provisions of public roadworthy public transportation according to the Law Number 22

of 2009 Concerning Road Transport Traffic, and the liability of companies that neglect to meet the technical requirements for roadworthiness of motorized vehicles that caused traffic accidents. This research is a descriptive normative research by means of study of laws and library materials. This research seeks to explain the provisions of article 141 paragraph (1) of the Law Number 22 of 2009 Concerning Road Transport Traffic there is a vagueness of norms related to the implementation of passenger protection and the accountability of public transport companies. From the research, it is found that the regulation of Law Number 22 of 2009 Concerning Road Transport Traffic especially the article 48 paragraph (2) and (2) of which sets the technical requirements and roadworthiness of motorized by the minimum performance of motorized vehicles. Violations of these requirements may be subject to administrative sanctions or imprisonment or fines in the form of medical expenses for victims of accidents or funerals by not eliminating criminal case claims. As a form of legal guarantee and certainty for passengers rights, the companies is obliged to include work crew and passengers in the accident insurance program.

Keynote : law protection, public transport passengers, companies, neglectful, technically roadworth, motor vehicles, road transport traffic.

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana perhubungan masyarakat yang berperan penting dalam memperlancar pembangunan. Pentingnya transportasi disebabkan beberapa faktor diantaranya, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah. Hal lain yang tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah unsur kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan guna menunjang pembangunan berupa penyebaran kebutuhan masyarakat dan pemerataan pembangunan.

Sistem transportasi yang ideal adalah terselenggaranya transportasi massa yang tertib, aman nyaman, teratur dan lancar. Dalam

penyelenggaraan sistem transportasi massa yang ideal, penyelenggara transportasi mesti memperhatikan kondisi sarana dan prasarana lalu lintas, kondisi teknis kendaraan angkutan umum, disamping unsur-unsur lain seperti pengemudi, pelayanan penumpang, jaminan keselamatan, dan lingkungan yang mendukung. Mengingat apabila hal ini tidak dapat dikondisikan dan dilaksanakan sebagaimana mestinya, maka penumpang dalam memakai jasa angkutan umum akan merasa kurang nyaman dan khawatir akan keselamatannya dalam perjalanan.

Mengingat jumlah kecelakaan lalu lintas masih tinggi dan mengakibatkan timbul korban dan kerugian materiil. Misalnya, data Polresta Banjarmasin menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2018 ada 16 kasus, dan tahun 2019 melonjak menjadi 31 kasus atau ada tren meningkat sebesar 94%. Dari jumlah kecelakaan lalu lintas ini Polresta Banjarmasin tahun 2018 hanya mampu menanggapi 15 kasus

dan tahun 2019 berhasil menuntaskan 31 kasus. Artinya ada tren peningkatan penanganan kecelakaan lalu lintas sebesar 107%. Sangat disayangkan apabila dari jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2009 sebanyak 22 jiwa, sedangkan pada tahun 2008 hanya 15 jiwa, atau ada lonjakan n korban meninggal sebesar 120%.

Fenomena tingginya kejadian dan korban kecelakaan lalu lintas yang salah satunya disebabkan kelalaian manajemen angkutan umum dalam memfasilitasi moda transportasinya. Sesungguhnya kecelakaan lalu lintas dapat dihindari apabila pengguna jalan berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati seperti diatur Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa: *“Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib berperilaku tertib; dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan”*.

Demikian pengelola angkutan umum patut mematuhi ketentuan Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyelenggaraan angkutan penumpang bus umum yang aman, selamat, dan tertib, serta bagian penting dari tujuan utama penyelenggaraan angkutan di jalan raya. Karena itu penyelenggara angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Selain itu wajib mengikuti penumpang pada program asuransi kecelakaan sebagai wujud

tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.

Adapun yang mendasari hak penumpang angkutan umum adalah perjanjian pengangkutan, dimana uang atau tiket penumpang merupakan bukti adanya ikatan perjanjian pengangkutan, meskipun bukan merupakan syarat mutlak, tetapi dalam keadaan tertentu (dapat dibuktikan) penumpang angkutan umum yang tidak mendapat tiket, tetap harus mendapat jaminan atas keselamatan, jika pengangkut tidak dapat melaksanakan kewajiban membawa atau mengangkut penumpang sampai di tujuan dengan selamat. Hal ini apabila dikaitkan dengan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyedia jasa angkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang akibat kelalaian perusahaan angkutan umum dalam menjamin keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan seperti yang diharapkan. Apabila hal ini tidak terpenuhi dan terjadi kecelakaan lalu lintas, sepatutnya menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan umum untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang.

2. Rumusan Masalah

Rumusan masalahnya skripsi hukum ini sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah ketentuan kendaraan umum laik jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan?
- b. Bagaimana pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum atas penumpang angkutan umum yang

melalakan memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan?

3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi hukum ini sebagai berikut :

- a. Untuk mendeskripsikan ketentuan kendaraan umum laik jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- b. Untuk mengidentifikasi pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum terhadap penumpang angkutan umum yang melalakan memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan.

B. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian normatif, yaitu penelitian yang dilakukan terhadap hukum normatif (undang-undang) dan mengkaji bahan pustaka (*study literacy*) berupa putusan hukum, asas-asas hukum, sistematik hukum, taraf sinkronisasi vertikal-horisontal, perbandingan hukum, dan sejarah hukum, yang meneliti bekerjanya hukum di tengah masyarakat dari fakta-fakta yang ada di masyarakat, badan hukum dan pemerintah.

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian adalah analitis preskriptif, yaitu memaparkan ketentuan Pasal 141 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana terdapat kekaburan norma mengenai tafsir terhadap substansi dan pasal-pasal

mengenai implementasikan bentuk perlindungan terhadap penumpang angkutan umum dan pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum tersebut sehingga dapat menimbulkan multitafsir.

3. Tipe Penelitian

Penelitian bertipe inventarisasi bahan hukum dan peraturan perundang-undangan. Inventarisasi bahan hukum merupakan penelitian berupaya mencari dasar falsafah peraturan perundang-undangan, atau usaha penemuan hukum sesuai kasus tertentu. Adapun yang diinventarisir adalah bahan hukum dan peraturan perundang-undangan terkait perlindungan hukum penumpang angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pertanggung-jawaban perusahaan yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

4. Bahan Hukum

Bahan yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Bahan Hukum Primer, yang terdiri dari : Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerduta); Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP); Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen; Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan; Peraturan Menteri Keuangan Nomor: 37/PMK.010/ 2008 tentang Iuran Wajib; dan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.523/AJ.402/ DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum.

- b. Bahan Hukum Sekunder berupa buku, tulisan para pakar hukum, hasil penelitian skripsi dan tesis, makalah ilmiah, hasil penelitian ilmiah dan karya-karya ilmiah lain yang berkaitan dengan masalah penelitian skripsi hukum ini.
- c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum penunjang mencakup bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan atas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti: kamus umum, kamus hukum, ensiklopedia, situs web, serta bahan-bahan primer, bahan-bahan sekunder dan bahan-bahan tersier di luar bidang hukum yang ada relevansi dengan permasalahan penelitian ini.

5. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Setelah semua bahan hukum terkumpul, diolah dan dianalisis dimana bahan hukum primer dianalisis secara normatif, bahan hukum sekunder dilakukan penelaahan dengan mengacu peraturan perundang-undangan yang mendasari permasalahan, dan bahan hukum tersier dilakukan penelaahan dengan mengacu kepada petunjuk-petunjuk yang mampu menjelaskan mengenai istilah, pengertian dan pemaknaannya.

6. Teknik Pengolahan dan Analisis

Ketiga bahan hukum dihimpun dan diolah berdasarkan langkah-langkah normatif, yaitu mengadakan inventarisasi atas perundang-undangan terkait permasalahan perlindungan hukum penumpang angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Ketentuan Kendaraan Umum Laik Jalan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Keberadaan dan efektivitas peraturan perundang-undangan merupakan landasan normatif dilaksanakannya transportasi dan pengangkutan di Indonesia. Meskipun sudah ada peraturan perundang-undangan yang menjamin keselamatan penumpang, namun faktanya masih ada bentuk penyelewengan atau pelanggaran dalam pelayanan transportasi darat oleh pelaksana angkutan umum. Sedangkan konsep perlindungan hukum bagi penumpang, sebagai konsumen berhak dilindungi oleh Negara sebagaimana ketentuan Pasal 141 ayat (1) UULLAJ bahwa pelaksanaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Juga ketentuan Pasal 169 Ayat (1) UULLAJ bahwa pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan tata cara

pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Demikian setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang diamanatkan UULLAJ dalam Pasal 48 yang dijelaskan mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor angkutan umum yaitu memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang terdiri atas: susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukannya, pemuatan, penggunaan, pengendalian Kendaraan Bermotor, dan/atau penempelan Kendaraan Bermotor. Persyaratan laik jalan ini ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Sebelum kendaraan angkutan umum dioperasikan di jalan, harus ada kepastian kendaraan telah memenuhi persyaratan. Agar dapat diciptakan kondisi pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, dilakukanlah pengujian kendaraan bermotor (angkutan umum). Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan mengecek keadaan kendaraan bermotor yang akan dioperasikan untuk mengangkut orang dan/atau barang yang sudah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Sedangkan petunjuk teknis

pengujian kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK.523/AJ.402/DRJD/2015 dimana ada mengatur pengujian kendaraan bermotor dilakukan secara periodik setiap 6 (enam) bulan sekali. Saat ini pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor masih sebatas dilakukan oleh lembaga pemerintah (Dinas Perhubungan) kabupaten/kota, kendati dalam UULLAJ telah dibuka kesempatan kepada pihak lain (swasta) untuk melakukan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor tetapi hal ini belum dilakukan sebagaimana yang direncanakan.

Sedangkan dalam hal pembinaan dan pengawasan oleh Pemerintah, pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor (angkutan umum) yang dilakukan lembaga pemerintah (Dinas Perhubungan) kabupaten/kota dimana kemampuan para penguji yang ada pada bagian uji kelayakan teknis kendaraan bermotor secara umum relatif baik dimana pada dasarnya para penguji dapat mengetahui mana rem dan ban serta kinerja minimal kendaraan bermotor lainnya secara teknik laik pakai atau yang tidak laik pakai.

Berdasarkan ketentuan di atas, apabila perusahaan angkutan umum masih beroperasi menggunakan rem dan ban serta kinerja minimal kendaraan bermotor lain yang secara teknis tidak laik pakai, tindakan semacam ini dapat digolongkan sebagai angkutan umum 'nakal' karena tidak mematuhi peraturan perundang-undangan dan mengabaikan berbagai resiko terjadi kecelakaan di jalan. Terhadap perusahaan angkutan umum yang 'nakal' inilah yang menjadi titik fokus Dinas Perhubungan untuk mencegah dan menindak mereka yang suka

melanggar aturan pedoman inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, terutama ketentuan Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK.523/AJ.402/DRJD/2015.

Mengenai peraturan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang mana penjelasan dan ketentuan tentang penggunaan rem dan ban serta kinerja minimal kendaraan bermotor lainnya yang tidak laik jalan ada diatur dalam Pasal 48 Ayat (2) dan Ayat (3) UULLAJ dan petunjuk teknisnya dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No: SK.523/ AJ.402/ DRJD/2015, dimana dijelaskan kewenangan inspeksi kelengkapan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor diberikan kepada Dinas Perhubungan dan dalam pelaksanaan di lapangan dapat berkoordinasi dengan Kepolisian (Direktorat Lalu Lintas) terutama untuk menindak pelanggaran terhadap kinerja minimal kendaraan bermotor, oleh karena klasifikasi dari pelanggaran itu sendiri hanya Dinas Perhubungan yang mengetahui detailnya.

Dalam praktik, apabila ada kendaraan yang dicurigai dari hasil pengamatan tidak memenuhi syarat kelayakan teknis dan laik jalan angkutan umum saat operasi atau razia yang mana petugas saat itu tidak bisa membuktikan secara langsung misalnya kelayakan ban atau fungsi rem serta kinerja minimal kendaraan bermotor lainnya, kendaraan angkutan umum tersebut dapat dipaksa untuk datang ke tempat pengujian yang mana petugas pada saat razia akan menahan kartu pengawasan yang dipegang oleh pihak angkutan umum yang nantinya akan dikembalikan saat yang bersangkutan tidak terbukti melanggar persyaratan teknis dan laik jalan

angkutan umum dan atau sudah mengganti aspek-aspek kelayakan dari kendaraan itu sendiri, apabila pada saat diuji didapati kendaraan melanggar kinerja minimal kendaraan angkutan umum maka Kartu Pengawasan yang dipegang oleh pengemudi akan ditahan dan kendaraan dapat dipulangkan atau dikandangkan serta untuk sementara tidak dapat beroperasi di jalan sampai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dipenuhi.

Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan kerugian atau korban penumpang atau pihak ketiga yang ada kaitannya dengan suatu perjanjian atau konsesus dalam angkutan umum yang disebabkan adanya unsur kelalaian atau kealpaan perusahaan dalam menyiapkan berbagai persyaratan operasional angkutan umum yang secara teknis dan laik jalan kendaraan; penumpang berhak untuk menuntut ganti rugi kepada pelaku usaha angkutan umum atas kerugian yang dideritanya sesuai dengan berlakunya asas subsidiaritas dalam ketentuan hukum perdata atau hukum pidana. Dalam hal ketentuan perlindungan konsumen diatur Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang memuat 9 butir hak-hak konsumen.

Memperhatikan 9 butir hak-hak konsumen, terlihat masalah kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen merupakan hal utama dalam perlindungan konsumen. Demikian pula dalam Pasal 148 UULLAJ dijelaskan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jaringan trayek dan

kebutuhan kendaraan bermotor umum antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas satu provinsi; gubernur untuk jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum antarkota dalam provinsi dan perkotaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan Menteri; atau bupati/walikota untuk jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum perkotaan dalam satu wilayah kabupaten/kota setelah mendapat persetujuan Menteri.

Demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terutama Pasal 48 Ayat (2) dan (3) yang menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor. Pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ini dapat dikenakan sanksi administratif berupa: peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan sertifikat pengesah dan/atau pencabutan sertifikat pengesah, dan pembekuan izin dan/atau pencabutan izin; bahkan dikenakan ketentuan Pasal 285 Ayat (2) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000 (lima ratus ribu rupiah); atau ketentuan Pasal 286 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000 (lima ratus ribu rupiah).

2. Pertanggungjawaban Perusahaan Angkutan Umum Atas Penumpang Angkutan Umum yang Melalaikan Memenuhi Persyaratan Teknis Laik Jalan Kendaraan Bermotor Yang

Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan

Keterkaitan pengguna jasa angkutan umum sesuai Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen disebutkan bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Keterkaitan antara pengguna jasa angkutan sebagai konsumen terlihat dalam Pasal 1 angka 22 UULLAJ menyebutkan pengguna jasa adalah perseorangan dan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.

Melalui dua ketentuan pasal ini terlihat hubungan antara konsumen dan pengguna jasa, pengguna jasa angkutan ini dikategorikan sebagai konsumen jasa angkutan umum. Sebagai pengguna jasa angkutan tidak lepas dari aspek perlindungan kerugian yang mungkin diderita atau terjadi pada saat menggunakan jasa angkutan atau sedang melakukan perjalanan dengan alat transportasi dari perusahaan angkutan umum.

Kewajiban perusahaan angkutan umum UULLAJ dalam Pasal 141 dijelaskan kewajiban perusahaan angkutan umum memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Standar pelayanan minimal ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang telah diberikan sebagaimana diatur Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Misalnya penanggungan berbagai resiko kecelakaan penumpang angkutan

umum yang dialihkan kepada pihak ketiga (perusahaan asuransi) sesuai rumusan Pasal 237 UULLAJ yang mewajibkan perusahaan angkutan umum mengikutkan penumpangnya dengan program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan dan kepastian hukum untuk mendapatkan perlindungan hak apabila menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Untuk itu perusahaan angkutan umum dapat memungut iuran wajib dari para penumpang untuk setiap perjalanan yang biasanya disatukan dengan sewa pengangkutan (harga tiket), kemudian iuran wajib yang dipungut disetorkan kepada pihak penjamin (PT. Jasa Raharja atau BPJS Kecelakaan).

Melihat pentingnya jaminan sosial seperti asuransi kecelakaan dan berbagai jaminan kerugian lainnya agar penumpang angkutan umum yang mengalami suatu kecelakaan lalu lintas dapat menerima santunan dari perusahaan angkutan umum melalui pihak ketiga. Adapun iuran asuransi atau iuran wajib dipungut dari biaya jasa pengangkutan umum yang mesti dibayarkan oleh penumpang angkutan umum (harga tiket). Iuran wajib ini besarnya berbeda menurut jenis alat angkutan penumpang umum dan jarak tempuh angkutan umum. Besarnya santunan asuransi yang diberikan sama yaitu santunan asuransi kematian bagi ahli waris korban yang meninggal dunia, santunan asuransi untuk penggantian perawatan dan pengobatan sesuai dengan kuitansi asli dari rumah sakit, dokter dan apotik dan santunan asuransi untuk cacat tetap sesuai sifat atau tingkat cacat tetapnya menurut keterangan atau penetapan dokter yang berwenang. Mengenai pengaturan nilai santunan asuransi yang dibayarkan bagi korban

kecelakaan lalu lintas secara teknis diatur dalam Kepmen Keuangan Nomor: KEP.15/PMK.010/ 2017 tanggal 13 Februari 2017.

Hak-hak konsumen yang terdapat dalam brosur Kementerian Perdagangan disebutkan hak-hak yang dimiliki oleh konsumen meliputi:

- a. Mendapatkan kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam mengkonsumsi.
- b. Memilih dan mendapatkan barang sesuai nilai tukar.
- c. Mendapatkan informasi yang benar, jelas dan jujur.
- d. Didengar pendapat dan keluhannya.
- e. Mendapat layanan advokasi dan penyelesaian sengketa.
- f. Mendapatkan pembinaan dan pendidikan.
- g. Mendapatkan pelayanan baik dan benar serta perlakuan yang tidak diskriminatif.
- h. Mendapatkan kompensasi jika dirugikan.

Demikian poin-poin yang menjadi hak konsumen, misalnya dalam poin 1 bahwa penumpang angkutan umum berhak mendapatkan kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam menikmati suatu barang atau jasa (standar pelayanan minimal ini diatur Peraturan Menteri) oleh perusahaan angkutan umum. Bilamana konsumen tidak mendapatkan hak-hak tersebut dapat dipastikan pelaku usaha melanggar Pasal 4 huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang didalamnya mengatur hak konsumen adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menikmati barang atau jasa.

Melihat dari tujuan perlindungan konsumen dimana hak-hak konsumen sebagai pengguna jasa angkutan umum sudah jelas dilindungi

di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UULLAJ dimana disebutkan secara eksplisit bahwa tujuan mengangkut harus menjaga kenyamanan, kelancaran, keamanan dan keselamatan penumpang angkutan umum semenjak dari sahnya ia sebagai penumpang angkutan umum hingga sampai selamat diantar pada tujuan sesuai dengan kesepakatan; adanya kewajiban perusahaan angkutan umum untuk mengikutsertakan penumpang dengan program asuransi kecelakaan lalu lintas.

Meskipun sudah ada peraturan perundang-undangan menjamin keselamatan konsumen dalam transportasi darat, namun faktanya masih ada bentuk penyelewengan atau pelanggaran dalam pelayanan angkutan umum yang dalam praktiknya sering kali merugikan penumpang. Para penyedia jasa angkutan umum terkadang tidak memenuhi standar pelayanan yang sesuai teknis dan laik jalan kendaraan serta pelayanan penumpang lainnya, atau memang kru perusahaan angkutan umum yang lalai atau sengaja tidak memenuhi pelayanan minimal angkutan umum yang telah ditetapkan demi mendapatkan keuntungan sepihak, misalnya menaikkan penumpang melebihi kapasitas tempat duduk yang tersedia di dalam angkutan umum, memakai ban mobil vulkanisir yang tidak standar keamanan, tidak mengganti rem dan ban yang sudah aus, dan sebagainya. Untuk memastikan bahwa hak dan kewajiban penumpang angkutan umum yang otomatis merupakan kewajiban dan hak perusahaan angkutan umum, agar dilaksanakan sebagaimana mestinya maka dibuatlah suatu standar perjanjian angkutan umum antara perusahaan angkutan

umum dengan konsumen (penumpang angkutan umum) yang biasanya bersifat perjanjian tidak tertulis atau merupakan *consensus*.

Mengenai perjanjian dalam Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdota dijelaskan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali, selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau oleh karena alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu dan suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik dari kedua belah pihak. Perjanjian kedua belah pihak adalah sah dan wajib melaksanakan hak dan kewajiban, apabila syarat seperti disebutkan dalam Pasal 1320 KUHPerdota terpenuhi dan apabila persyaratan seperti disebutkan pada angka 1 dan 2 tidak dapat dipenuhi oleh penumpang angkutan umum, maka perjanjian dapat dibatalkan dan apabila tidak terpenuhinya syarat angka 3 dan 4 maka perjanjian batal demi hukum. Pihak dalam perjanjian yang mana salah satunya melakukan wanprestasi maka pihak lainnya yang dalam hal ini adalah pihak yang merasa dirugikan berhak mengajukan gugatan pembatalan perjanjian terhadap kelalaian pihak yang melalaikan kewajibannya.

Dalam perjanjian pengangkutan barang atau penumpang antara si pengangkut dengan si pemakai jasa pengangkutan dapat disebutkan empat syarat sebagaimana diatur di dalam ketentuan Pasal 1320 KHUPerdota, yaitu: adanya kesepakatan antara para pihak, adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian, suatu hal tertentu, dan suatu sebab yang halal. Demikian

perjanjian pengangkutan merupakan persetujuan antara perusahaan angkutan umum dengan penumpang, dimana perusahaan angkutan umum mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari mulai penumpang dan/atau barang diterima oleh pengangkut sampai dengan pengantaran barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu seperti telah disepakati dengan selamat dan aman. Penumpang atau pengirim barang mengikatkan diri untuk membayar biaya atau ongkos jasa angkutan umum. Perjanjian pengangkutan bertujuan melindungi hak penumpang karena dengan adanya perjanjian pengangkutan akan ada jaminan kepastian dan perlindungan hukum terhadap pihak-pihak dalam suatu perjanjian pengangkutan. Seperti ketentuan Pasal 192 Ayat (1) UULLAJ menyatakan bahwa apabila pelaku usaha angkutan umum merugikan penumpang maka wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang angkutan umum seperti meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Dalam konteks sistem hukum yang berlaku Indonesia upaya atau sarana yang dapat dilakukan dalam memperjuangkan hak-hak masyarakat, yaitu dapat ditempuh dengan cara penerapan sanksi-sanksi hukum bagi pihak yang melanggar hukum, baik sanksi yang bersifat administratif maupun sanksi pidana, atau dapat dilakukan dengan mengajukan gugatan perdata kepada pengadilan, atau melakukan penyelesaian perkara melalui jalur non litigasi, yaitu penyelesaian sengketa di luar pengadilan melalui perantara pihak-pihak lain yang memang

keberadaannya telah diatur dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa: *“Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa”*. Sedangkan dalam penyelesaian sengketa di luar pengadilan seperti dimaksudkan pada ayat 2 tidak menghilangkan tanggung jawab pidananya. Apabila dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh jika upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak.

Selanjutnya dalam Pasal 46 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dinyatakan gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat dilakukan oleh seorang konsumen yang dirugikan atau ahli warisnya; sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama; Lembaga Perlindungan Konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas tujuan didirikannya organisasi adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan telah melaksanakan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya; pemerintah dan/atau instansi terkait apabila barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/ atau korban yang tidak

sedikit. Ketentuan Pasal 46 tersebut menentukan pihak-pihak yang dapat mengajukan gugatan kepada para pelaku usaha yang telah merugikan kepentingan konsumen.

Mengenai Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen diatur dalam Pasal 49 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa Pemerintah membentuk badan penyelesaian sengketa konsumen di kabupaten/kota untuk penyelesaian sengketa konsumen diluar pengadilan. Upaya hukum yang diatur dalam undang-undang ini juga dapat diterapkan oleh konsumen yang dirugikan oleh pelaku usaha pengangkutan. Hal mana selaras ketentuan Pasal 236 UULLAJ bahwa pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan; dan kewajiban mengganti kerugian pada peristiwa kecelakaan lalu lintas sebagaimana dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Mengenai tanggung jawab pengangkut dalam KUHP Perdata dapat diterapkan prinsip tanggung jawab berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata, dimana setiap orang bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan karena perbuatan melawan hukum yang dilakukannya. Pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan karena perbuatan melawan hukum tersebut; atau prinsip praduga bahwa pengangkut selalu bertanggungjawab tanpa ada keharusan bagi pihak yang dirugikan bahwa ada perbuatan melawan hukum dari pihak pengangkut. Dengan demikian perusahaan angkutan umum

selaku penyelenggara pengangkutan hanya dapat membuktikan diri dari tanggung jawabnya apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas tersebut bukanlah kesalahannya tetapi karena kesalahan penumpang angkutan umum itu sendiri ataupun karena disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari oleh pengemunya atau dikenal dengan istilah *force majeure*.

Adapun yang mendasari tanggung jawab perusahaan angkutan umum terhadap penumpang adalah Pasal 235 Ayat (1) dan Ayat (2) UULLAJ yang menetapkan bahwa apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas maka pengemudi, pemilik, atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana; dan apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban kecelakaan lalu lintas maka pengemudi, pemilik, atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Juga dalam Pasal 236 Ayat (1) menetapkan bahwa pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan menurut putusan pengadilan (dihitung menurut kenyataan di lapangan termasuk biaya-biaya yang dikeluarkan oleh korban diluar pengobatan); dan kewajiban mengganti kerugian tersebut dapat dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat. Adapun jaminan pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum diatur

dalam Pasal 237 Ayat (1) bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggungjawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.

Demikian dapat disimpulkan bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum terhadap penumpang angkutan umum yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan khususnya Pasal 235 bahwa jika korban meninggal dunia maka perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana; dan jika terjadi cedera badan atau kesehatan korban maka perusahaan angkutan umum wajib memberi bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Kemudian dalam Pasal 236 Ayat (1) bahwa pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan; dan kewajiban mengganti kerugian dapat dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat. Sebagai wujud jaminan dan kepastian hukum atas hak penumpang maka perusahaan angkutan umum wajib mengikutkan penumpang dalam program asuransi kecelakaan.

D. Kesimpulan

Dari pembahasan skripsi ini dapat dibuat simpulkan bahwa

pengaturan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terutama Pasal 48 Ayat (2) dan Ayat (3) menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor. Pelanggaran atas persyaratan ini dapat dikenakan sanksi administratif berupa: peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan sertifikat pengesah dan/atau pencabutan sertifikat pengesah, dan pembekuan izin dan/atau pencabutan izin; bahkan dikenakan ketentuan Pasal 285 Ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000 (lima ratus ribu rupiah); atau ketentuan Pasal 286 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000 (lima ratus ribu rupiah). Sedangkan bentuk pertanggungjawaban perusahaan angkutan umum terhadap penumpang angkutan umum yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan khususnya Pasal 235 bahwa jika korban meninggal dunia perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan atau pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana; dan jika terjadi cedera badan atau kesehatan korban perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Atau pada Pasal 236 bahwa pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan dalam

putusan pengadilan, atau kewajiban mengganti kerugian dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat. Sebagai wujud jaminan dan kepastian hukum atas hak penumpang yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas perusahaan angkutan umum diwajibkan mengikutkan penumpang dalam program asuransi kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adj, Sution Usman, Prakoso. Djoko, dan Pramono, Hari. (2011). *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Cetakan Kelima. Jakarta: PT.Rineka Cipta.
- Bogiyanto, Iwan. (2011). *Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Kasus Kelalaian Pengemudi yang Menimbulkan Kecelakaan di Jalan Raya*. UPN "Veteran" Jawa Timur Fakultas Hukum Program Studi Pasca Sarjana Ilmu Hukum. Surabaya.
- Departemen Pendidikan Kebudayaan. (1994). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Depdikbud RI.
- Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan, Syarat Dioperasikannya Kendaraan Bermotor di Jalan. dapat diakses online pada <https://dishub.jabarprov.go.id>. tanggal 06 Juli 2020.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2014). *Panduan Bagi Pengguna Jalan Raya*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Fikri. Tren Laka Lantas di Banjarmasin Meningkat, Berikut Angkanya. dapat diakses online pada <https://kanalkalimantan.com>. tanggal. 30 Mei 2020.
- Kamaluddin, Rustian. (2003). *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kementrian Perdagangan. (2014). *Brosur Informasi Perlindungan Konsumen*. Yogyakarta: Dinas Perindagkop dan UKM DIY. Yogyakarta.
- Kurniawan. (2011). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Malang: Universitas Brawijaya Press.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2009). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Moeljatno. (2002). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Muhammad, Abdulkadir. (2002). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Cetakan Keempat. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Prodjodikoro, Wirjono. (2003). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Jakarta: PT Refika Aditama.
- Purwosutjipto, H.M.N. (2003). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.
- Salim HS dan Nurbani, Erlies Septiana. (2013). *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono dan Mamudji, Sri. (2011). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Gramedia.
- Soesilo, R. (1984). *Pokok-pokok Hukum Pidana, Peraturan dan Delik-delik Khusus*. Bogor: Politeia.

Tapran, Hidayat. (2010). *Pengetahuan Dasar Berjalan Lintas*. Surabaya: PT. Jepe Media Utama.

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor: 37/PMK.010/ 2008 tentang Iuran Wajib

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.523/AJ.402/DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum.