

SKRIPSI

**ANALISIS HUKUM PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI YANG
DIGUNAKAN SEBAGAI ANGKUTAN UMUM PENUMPANG
ATAU BARANG DI KABUPATEN ENREKANG**



Disusun Oleh:

**NURHIKMA
Nim: I0119338**

KONSENTRASI HUKUM PIDANA

PROGRAM STUDI HUKUM

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS SULAWESI BARAT

2024

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : Analisis Hukum Terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi
Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum Penumpang
Atau Barang Di Kabupaten Enrekang

NAMA : NURHIKMA

NIM : I0119338

PROGRAM STUDI : Ilmu Hukum

Telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan pada seminar tutup skripsi

Majene, 12 November 2024

Disetujui oleh :

Pembimbing I

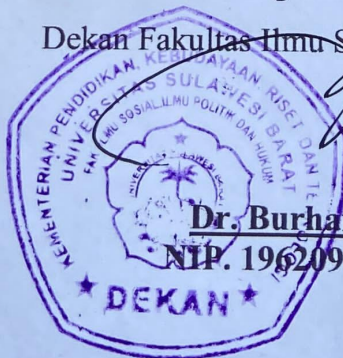
Eka Dewi Kartika, S.H., M.H.
NIP: 199208312019032026

pembimbing II

Fadli Yasser Arafat, Juanda S.H., M.H.
NIP: 199003232019031020

Mengesahkan :

Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik



Dr. Burhanuddin. M., Si
NIP. 196209191989031004

SKRIPSI

ANALISIS HUKUM PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI YANG DIGUNAKAN SEBAGAI ANGKUTAN UMUM PENUMPANG ATAU BARANG DI KABUPATEN ENREKANG

Dipersiapkan dan disusun oleh:

NURHIKMA

I0119338

Telah diujikan didepan Dewan Penguji

Pada Tanggal 15 November 2024

Susunan Dewan Penguji:

Pembimbing I

Eka Dewi Kartika, S.H.,M.H
NIP. 199208312019032026

Penguji I

Dr. Burhanuddin, M.Si
NIP. 196209191989031004

Pembimbing II

Fadli Yasser Arafat, Juanda S.H.,M.H
NIP. 199003232019031020

Penguji II

Retno Wulan, S.H., M.H
NIDN. 0022109501

Penguji III

Andi Aprasing,S.H.,M.H
NIP. 196912282024211001

ABSTRAK

Nurhikma, I0119338. **“Analisis Hukum Penggunaan Kendaraan Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum Penumpang Atau Barang di Kabupaten Enrekang”**

Skripsi prodi hukum. Fakultas Ilmu Sosial dan Politik. Universitas Sulawesi Barat. Dosen Pembimbing **Eka Dewi Kartika, S.H.,M.H** dan **Fadli Yasser Arafat, Juanda S.H.,M.H.**

Penelitian bertujuan untuk mengetahui bagaimana kedudukan hukum terhadap pengguna kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum atau angkutan barang dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dan bagaimana pertanggungjawaban pidana tindak pidana pemilik kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan penumpang jika mengalami kecelakaan. Metode penelitian ini menggunakan normati empiris, dimana penelitian ini mengkaji bahan hukum kepustakaan, perundang-undangan, efektifitas yang terjadi dalam kehidupan masyarakat serta dalam penelitian ini dikumpulkan melalui wawancara dengan kepolisian selaku lawas Polres Kabupaten Enrekang dan masyarakat Enrekang. Hasil penelitian ini tentang menyimpulkan bahwa kedudukan angkutan pribadi dijadikan angkutan umum merupakan pelanggaran penyalagunaan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pelanggaran ini dapat dikenakan sanksi administrasi pidana. Tetapi masyarakat di Kabupaten Enrekang masi banyak yang menggunakan kendaran pribadi dijadikan kendaran umum. Hal ini dikarenakan minimnya pengetahuan tentang perbedaan angkutan umum dengan angkutan pribadi. Akan tetapi penegakan hukum yang dilakukan kepolisian terhadap mobil pribadi dijadikan angkutan umum tidak ditegakan karena masi banyak yang melakukannya dan tidak di hukum.

Kata kunci : **Pengunaan kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum penumpang atau barang.**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara hukum, segala persoalan penyelesaiannya berdasarkan pada hukum pidana dan peraturan-peraturan pendukung lainnya. Pada dasarnya, makhluk hidup berhak menggunakan jalan termasuk juga sarana dan prasarana lalu lintas umum yang ada. Dengan menggunakan jalan sebagaimana mestinya masyarakat pengguna jalan juga harus mematuhi dan menjaga ketertiban berlalu lintas, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lainnya. Menurut Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang selanjutnya disebut UUD 1945 pasal 28 J ayat 1 berisikan “setiap orang wajib menghormati “hak asasi manusia orang lain dan tertip kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara.” Manusia yang hidup dalam lingkup masyarakat mempunyai hak untuk menghormati hak asasi orang lain, seperti dalam hal berlalu lintas seperti saat ini setiap orang mempunyai pilihan untuk bebas memilih alat transportasi yang ada, bahkan saat ini masyarakat kita sudah membeli transportasi pribadi.¹

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi dengan adanya spesialisasi dalam pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah yang diwujudkan dalam bentuk angkutan.

¹Permataningsi s, (2022) Efektifitas UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penanganan Kelibihan Muatan Pada Mobil Pick Up, Magelang: fakultas hukum universitas muhammadia magelang.

Masyarakat yang melakukan kegiatan yang berbeda-beda membutuhkan sarana dalam penunjang penggerak berupa angkutan pribadi maupun angkutan umum. Kebutuhan angkutan penumpang tergantung dari fungsi kegunaan bagi seseorang (*personal place*), seseorang dapat melakukan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

Seiring dengan berjalanya waktu banyak pengangkutan-pengangkutan yang menimbulkan masalah dalam perkembangan transportasi. Salah satunya mengenai pengangkutan darat dengan semakin banyaknya kendaraan bermotor atau bermobil. Terutama untuk angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi dalam hal persaingan dengan kendaraan pribadi yang ber plat nomor hitam. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Semakin meraknya mobil pribadi sebagai angkutan umum yang mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum yang resmi.²

Mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semauanya pada penumpang karna tidak mengacu pada ketentuan tarif yang ditentukan dalam UULLAJ. ketentuan tarif hanya berlaku pada kendaran ber plat nomor kuning. Konsumen yang menjadi penumpang yang menggunakan

² Magdalena P, S (2017) *Tinjauan Yuridis Terhadap Kendaraan Pribadi Yang Dijadikan Angkutan Umum*, Mataram :Universitas Mataram

Kendaraan ber plat nomor hitam tidak dijamin dengan asuransi jiwa maka dari itu dapat merugikan konsumen. Kendaraan yang ber plat nomor hitam (kendaraan pribadi) yang dijadikan angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal, dan tidak menggunakan jasa pelayanan ijin kendaraan karena kendaraan pribadi tidak menggunakan aturan sehingga pemerintah dirugikan.³

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Sebagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan sebagai Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, angkuntabilitas penyelenggara negara.⁴

Penggunaan angkutan pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum yang melanggar aturan yang telah ditetapkan dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan nomor 22 tahun 2009 yang terdapat dalam pasal 193 yang mana perusahaan angkutan jalan bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada pihak penumpang. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

³ *Ibid*

⁴ Maria Rosariaa, *Undang-undang lalu lintas jalan dan angkutan jalan 2009 (UU No.22 Tahun 2009)*, Hal.3.

Yang Terjamin Keselamatannya Lalu Lintas terhadap penumpang, dalam pasal 229 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.

Perusahaan juga menanggung segala resiko kecelakaan bagi pihak penumpang yang mengalami meninggal dunia, pada pasal 236 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 perusahaan mengganti rugi akibat terjadinya kecelakaan yang mejadi pada pihak penumpang.

Pengguna angkutan pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum tidak diperbolehkan dalam hal angkutan jalan karena tidak termasuk dalam ketentuan-ketentuan berupa sarana yang telah diatur dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Akan tetapi jika angkutan pribadi tersebut tetap ingin menjadikan sebagai sarana angkutan, maka harus di ubah peruntukannya seperti yang ber plat kuning untuk mendapatkan izin angkutan jalan yang resmi juga diakui oleh Negara sesuai dengan UULLAJ yang bertuajuaan untuk menertibkan ketertiban umum, terwujud bagi keselamatan bagi penumpang dan untuk menjauhi perikaian atau saingan tidak sehat antara sopir plat kuning dengan sopir plat hitam.

Pada dasarnya peraturan khusus mengenai izin jalan untuk mengangkut penumpang dengan mobil pribadi tidak diatur dalam ketentuan Undang-undang, akan tetapi mobil pribadi tidak dimaksudkan kedalam perizinan mengangkut penumpang dalam hal izin trayek pengawasan dari Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan hanya mengatur perusaan mengenai mobil angkutan umum yang sudah mendapatkan izin ketentuan dalam hal mengangkut penumpang.

Jadi, mobil pribadi atau mobil yang berplat hitam sangat menyalahi penyalahgunaan mobil angkutan penumpang yang resmi di jalankan, selain itu mobil pribadi tersebut dan hal mengangkut penumpang juga tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang telah diterapkan dalam UULLAJ. Maka dari itu mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum tidak diperbolehkan dalam hal mengangkut penumpang dikarenakan tidak termasuk trayek angkutan umum terkecuali mobil tersebut harus di ubah peruntukannya dan harus mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan dalam UULLAJ dan akan di jadikan sebagai taksi misalnya yang telah mendapatkan izin mengangkut penumpang dan mendapatkan pengawasan dari pihak yang berwenang dan mengubah plat menjadi plat kuning.

Namun dari hasil observasi awal yang telah di lakukan banyak masyarakat khususnya di Sulawesi selatan kabupaten Enrekang kecamatan Bungin khususnya di Desa Bungin yang saya teliti ada 6 (Enam) angkutan pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum atau angkutan barang di mana hal ini merupakan perilaku menyimpang karena tidak sesuai dengan tercantum peraturan Perundang-Undang yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dari uraian latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam permasalahan tersebut. Dengan ini penulis mengangkat judul **Analisis Hukum Terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum Penumpang Atau Barang Di Kabupaten Enrekang.**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kedudukan hukum Angkutan pribadi yang di gunakan menjadi angkutan penumpang dan barang?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap pemilik kendaraan pribadi yang di gunakan sebagai angkutan penumpang jika mengalami kecelakaan?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kedudukan hukum Angkutan pribadi yang di gunakan menjadi angkutan penumpang dan barang
2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana pemilik kendaraan pribadi yang di gunakan sebagai angkutan penumpang jika mengalami kecelakaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Pengangkutan

2.1.1 Pengertian Pengangkutan Umum

Pengangkutan adalah pergerakan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan pengangkut. Dalam arti kata angkut yaitu mengangkat atau membawa atau memuat. Jadi dapat di simpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau Gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.

Sedangkan menurut Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 1 ayat (3) bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berawal dari kata angkut ini kemudian di kembangkan lebih lanjut menjadi kata pengangkutan dan kata transportasi.⁵

Penyelenggaraan pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Kendaraan umum yang di maksud dijelaskan dalam pasal 1 ayat (10) Undang-undang republik indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa yang di maksud dengan kendaraan

⁵ Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat (3) Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

umum adalah setiap kendaraan yang di gunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan di pungut bayaran.

2.1.2 Asas Dan Tujuan Angkutan Jalan

Asas hukum adalah suatu sistem hukum, maka asas hukum lazim juga disebut juga sebagai jantungnya peraturan hukum disebut dengan demikian karena dua hal yakni, pertama asas hukum merupakan landasan paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum artinya peraturan hukum itu pada akhirnya bisa dikembalikan kepada asas-asas tersebut. karena sebagai alasan lahirnya peraturan hukum atau merupakan raterio legis dari peraturan hukum.⁶

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang di klarifikasian menjadi dua, yaitu asas hukum puplik dan asas hukum perdata

a. Asas Hukum Publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pemerintah (penguasa). asas bersifat puplik terdiri dari:

1. Asas Manfaat

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pembangunan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

⁶ Jefrianto (2019) Pengunan Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Akutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Jalan, Makassar Universitas Bosoa Makassar

2. Asas Usaha Bersama dan keluarga

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggara usaha pengangkutan dilakukan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatan dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat yang dijiwai sebagai kekeluargaan.

3. Asas Adil dan Merata

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap orang penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata pada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

4. Asas keseimbangan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggara pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta kepentingan nasional dan internasional.

5. Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggara pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.⁷

6. Asas Keterpaduan

⁷ *Ibid*

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggara pengangkutan harus merupakan setauan yang bulat dan utuh, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar pengangkutan.

7. Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta kewajiban kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu ada dan taat pada hukum dan penyelegaraan pengangkutan

8. Asas percaya diri

Makna dari asas ini yaitu pemerintah setiap penyelenggaraan pengangkut harus berlandaskan pada kepercayaan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

9. Asas keselamatan Penumpang

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggara pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkungan asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan kepada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi

standar keselamatan sesuai dengan ketentuan Undang-undang dan konvensi internasional.⁸

b. Asas yang Bersifat Perdata

Berikut ini merupakan penjelasan dari asas-asas yang bersifat perdata

1. Konsekuen, Bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tulisan, karena dengan adanya kesepakatan pihak dianggap sudah cukup. Namun untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah ada yang terjadi haruslah dibuktikan dengan atau didukung oleh adanya dokumen angkutan (misalnya karcis untuk angkutan penumpang atau surat muatan untuk angkutan barang).
2. Kordinator, bahwa para pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang sejajar atau setara, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain layaknya hubungan buruh majikan.
3. Campuran, bahwa pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni: perjanjian pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan perjanjian dari pengiriman kepada pengangkutan.

⁸ *Ibid*

4. Retensi, bahwa pengangkutan tidak menggunakan retensi, karena penggunaan hak retensi ini bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan.
5. Pembuktian dengan dokumen, bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan ini hanya kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, seperti: pengangkutan dengan angkutan kota (angkot), pengguna, dan lain-lain yang tanpa karcis atau tiket penumpang.⁹

2.2 Jenis Pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum

Dalam Pasal 140 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri atas:

1. Pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek.

Dalam peraturan menteri republik Indonesia pm 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dijelaskan dalam pasal 1 ayat 3 bahwa:

Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal

⁹ Muhammad, A, (2013). Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Bandung: Pt Citra Aditia Bakti

tujuan, lintasan, dan waktu yang tepat dan teratur serta di pungut bayaran.

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagai mana yang dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) peraturan menteri perhubungan republik Indonesia Nomor pm 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

1. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek

Dalam peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor pm 117 tahun 2018 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dijelaskan dalam pasal 1 ayat (3) bahwa:

Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau Kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetap tidak mempunyai lintasan dan waktu tepat.

Adapun jenis-jenis dari transportasi darat adalah.

- a) Angkutan jalan

pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No. 35 tahun 2003 tentang

penyelenggaraan angkutan orang di jalan, maka angkutan jalan diklarifikasikan sebagai berikut;

1) Bus

Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang di lengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

2) Taxi

Taxi adalah angkutan umum yang menggunakan mobil umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut peumpangnya.

3) Mikrolet

Mikrolet adalah istilah yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan.

4) Bemo

Bemo adalah kendaran bermotor beroda tiga yang mulai digunakan di Jakarta pada awal tahun 1960.

5) Becak

Becak adalah suatu roda transportasi beroda tiga yang umumnya ditemukan di Indonesia dan juga di Sebagian asia. Becak merupakan alat angkutan yang ramah lingkungan karena tidak mempunyai polusi udara dan tidak menyebabkan kebisingan.¹⁰

¹⁰ Kurniawan Tri Wibowo, SH., *hukum lalu lintas dan jalan*. Hal.17-18

2.2.1 Pengertian Perusahaan Angkutan Umum

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas Dan Angkutan Jalan dalam Pasal 1 Menjelaskan bahwa “perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang atau barang dengan kendaraan bermotor umum

Sedangkan menurut peraturan Menteri perhubungan republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 dalam Pasal 36 ayat (1) “peraturan Menteri perhubungan republik Indonesia Nomor 117 tahun 2018 yang dimaksud dengan perusahaan angkutan umum yaitu berbentuk:

- a) Badan Usaha Milik Negara
- b) Badan Usaha Milik Daerah
- c) Persoran Terbatas
- d) Koperasi

Dalam Undang-undang republik Indonesia nomor 19 tahun 2003 dalam pasal 1 menjelaskan bahwa badan usaha milik negara (BUMN) adalah badan usaha yang seluruhnya atau Sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara.

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berbeda dengan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dimana dalam Pasal 1 angka 40 Undang-undang republik Indonesia Nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, sebagaimana yang telah diubah beberpa kali dengan Undang-undang Repuplik Indonesia Nomor 9 tahun 2015 tentang perubahan

kedua atas Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan daerah menjelaskan pengertian badan usaha milik daerah adalah badan usaha yang seluruh atau Sebagian besar modalnya diseluruh daerah.

2.2.2 Fungsi Dan Kegunaan Mobil Barang Menurut UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Dalam kehidupan sehari-hari kebutuhan akan sarana transportasi kian hari dirasakan semakin meningkat sesuai dengan laju perkembangan jaman, sehingga kebutuhan ini sudah tidak dapat ditunda-tunda lagi, bahkan sekarang sudah berubah menjadi suatu kebutuhan primer. Manusia yang hidup dalam lingkup masyarakat mempunyai hak untuk menghormati hak asasi orang lain, misalnya dalam berlalu lintas. Peraturan mengenai fungsi dan kegunaan mobil barang menurut undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai strategis dalam mendukung pembangunan Sebagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagai yang diamanatkan oleh Undang-undang Dasar republik Indonesia tahun 1945.¹¹

¹¹ Tjahjani, jn.2018, *Fungsi dan kegunaan mobil barang menurut uu no.22 thun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*.

2.2.3 Tinjauan Umum Tanggung Jawab Pengangkut

a. Tanggung Jawab Pengemudi

Tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor atau perusahaan angkutan orang, dijelaskan Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 23 ayat (1) dan (2) bahwa:

- 1) Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau barang dan pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.
- 2) Setiap pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan pengemudi.

Selain itu peraturan Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan juga menjelaskan dalam pasal 236 ayat (1) dan (2) bahwa.

1. Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
2. Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Selain itu Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 235 ayat (1) dan (2) menjelaskan bahwa:

1. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan/ atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera badan atau Kesehatan korban akibat kecelakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Sedangkan di dalam kitab Undang-undang hukum perdata, Pasal 1365 hingga Pasal 1367 KUH perdata, bahwa tiap-tiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang yang kesalahannya menertibkan atau menimbulkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. tanggung jawab di dalam KUH perdata juga diataur dalam Pasal 1367 menyatakan bahwa, seseorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian di sebabkan perbuatanya sendiri, akan tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbutanya sendiri, akan tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawa pengawasanya.

b. Dasar tanggungjawab

Secara teoritis pertanggung jawaban yang terkait dengan hubungan hukum yang timbul antara pihak yang menurut pertanggung jawaban dengan yang dituntut untuk pertanggung jawaban dapat dibedakan menjadi:

1. Pertanggung jawaban atas dasar kesalahan, yakni tanggung jawab yang dapat lahir karena terjadinya wanprestasi, timbul perbuatan hukum, tindakan yang kurang hati-hati.
2. Pertanggung jawaban atas dasar resiko, yaitu tanggung jawab yang harus dipikul sebagai resiko yang harus diambil oleh seorang perusahaan atau kerugian usaha yang dijalankan.¹²

c. Prinsip-prinsip tanggungjawab

Dalam hukum pengangkutan dokemal tiga prinsip tanggung jawab yaitu sebagai berikut:

1. Tanggungjawab karena kesalahan (*fault liability*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dalam beberapa literatur dibidang angkutan dikenal juga dengan istilah *fault liability*. Berdasarkan prinsip ini pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim/penerima barang atau pihak ketiga, karena kesalahan dalam melaksanakan angkutan. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diatur dalam pasal 1365 KUH perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum.¹³

2. Tanggungjawab berdasarkan praduga (*presumption liability*)

Prinsip ini menentukan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Akan

¹² Jefrianto. *Op.cit.* hal 42

¹³ *ibid*

tetapi, bila pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, dibebaskan dari tanggungjawab membayar ganti kerugian. Yang dimaksud tidak bersalah adalah;

1. Tidak melakukan kelalaian.
 2. Telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian.
 3. Peristiwa yang terjadi tidak mungkin di hindari
3. Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Prinsip ini menentukan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya unsur kesalahan pengangkut. prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut ini tdk dapat dibebaskan dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian.¹⁴

2.2.4 Aturan penggunaan mobil pribadi sebagai sarana angkutan umum dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009

Pada dasarnya kendaraan yang akan dijadikan sebagai sarana angkutan umum untuk memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan. Dengan demikian mobil pribadi yang dijadikan sebagai sarana angkutan umum yang tidak memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan maka tidak diperbolehkan untuk mengangkut penumpang. Namun jika mobil pribadi tersebut ingin dijadikan sebagai sarana angkutan umum maka mobil pribadi tersebut harus memenuhi persyaratan yang tertuang dalam Undang-undang

¹⁴ *ibid*

Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan untuk mendapatkan izin trayek dalam pengawasan ketentuan yang telah ditetapkan. Misalnya yang berplat hitam yang digunakan untuk angkutan sewa yang mana mobil plat hitam telah di ubah peruntukanya menjadi plat kuning untuk mendapatkan izin penyelenggaraan dalam pengawasan trayek. Untuk itu, ada beberapa hal yang perlu dicermati sebagaimana termasuk dibawa ini;

Tentang adanya peraturan yang menyalahi fungsi kendaraan umum tertuang dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan ketentuan yang berbunyi perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/ atau barang wajib memiliki;

- a. Izin penyelenggara angkutan trayek
- b. Izin angkutan orang tidak dalam trayek
- c. Izin penyelenggara angkutan barang khusus atau alat berat

Dari peraturan pemerintah di atas dinyatakan bahwa pertama, angkutan orang atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan dalam trayek untuk mendapatkan pengawasan yang sah dalam pelayanan angkutan dalam trayek untuk mendapatkan pengawasan yang sah dalam perjalanan dan menggunakan mobil yang berplat kuning misalnya L300. kedua izin angkutan orang tidak dalam trayek termasuk seperti angkutan sewa menggunakan mobil plat hitam dalam mengangkut penumpang lalu diubah menjadi plat kuning dengan tanpa menggunakan mobil misalnya L300 atau yang lainnya. Dan yang

ketiga, izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat dengan menggunakan mobil yang sudah ditentukan dalam ketentuan Undang-undang.

Penyelenggara terhadap Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang tidak mempunyai izin penyelenggaraan angkutan memerlukan pertanggung jawaban dari pihak yang melanggarnya, baik pertanggung jawaban secara administrasi pertanggung jawaban secara pidana. Dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur pertanggung jawaban yang harus dikenakan kepada pihak pelanggar Undang-undang lalu lintas. Dalam Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi” dipidana dengan pidana kurang paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor umum (setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan pungut bayaran) yang:

- a. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 173 ayat (1) huruf a.
- b. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 173 ayat (1) huruf b.
- c. Tidak memiliki izin penyelenggara angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana yang dimaksudkan dalam pasal 173 ayat (1) huruf c.
- d. Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 173.

Dari ketentuan diatas bisa dipahami, pertama kendaraan yang tidak memiliki izin mnyelengrakan angkutan dalam trayek maka akan dikenakan pidana kurang dua bulan dan denda sebesar Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu). kedua kendaraan tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. ketiga kendaraan yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat yakni mobil angkutan ilegal maka dikenakan pidana kurang paling lama dua bulan dan denda sebesar Rp.500.000,00 (lima ratus rupiah). Dan keempat kendaraan menyimpang dari izin yang telah ditentukan dari Pasal 173 maka akan dikenakan juga pidana kurungan paling lama dua bulan dan denda sebesar Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).¹⁵

Dari pasal 308 di atas palingan tidak terdapat 2 (dua) bentuk ancaman pidana yaitu kurungan atau denda bagi orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan peruntukan angkutan maupun orang, yang dimana ini merupakan penyimpangan dari tidak sesuai persyaratan yang telah ditetapkan dari pasal 173 ayat (1) huruf a mengenai izin penyelenggaraan angkutan dalam trayek berdasarkan Undang-undang lalu lintas angkutan jalan (LLAJ).

Berbagai starategis kebijakan yang dapat mendorong para pelaku perjalanan untuk tidak menggunakan kendaraan pribadi secara berlebihan, antara lain melalui peraturan-peraturan, pajak kendaran, manajemen dan rekayasa lalu lintas dan penetapan harga, kendaraan, mendesain ulang

¹⁵ *Ibid*

rancangan jalan dengan merubah hiarki moda perjalanan (berjalan kaki, bersepeda kendaraan umum, bermotor, mobil secara berurutan), membatasi tambahan Ketika memasuki area jalan tertentu (*road pricing*) serta langkah-langka kebijakan lainnya yang cenderung menghambat kegunaan pribadi. Di sisi lain, Ketika terdapat upaya mendorong pelaku perjalanan untuk tidak menggunakan kendaraan pribadi, sistem angkutan umum harus mampu untuk menarik. Strategi ini bertujuan untuk menarik pengguna ke angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor dengan menyediakan sistem angkutan umum yang aman, selamat, efektif dan efisien.

Adapun pemahaman umum integrasi sistem angkutan umum sebagaimana dijelaskan dalam sistem transportasi nasional bahwa transportasi umum merupakan sasaran utama pengembangan sistem transportasi nasional yang ditunjukan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan transportasi, keteraturan, kecelakaan, kecepatan, kemudahan pencapaian, ketetapan waktu, kenyamanan dan tingkat polusi yang rendah dalam suatu kesatuan jaringan transportasi publik tanpa terlalu membebani masyarakat namun tetap memberikan pelayanan.¹⁶

Secara teoritis hukum, keberlakuan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di dalam masyarakat dapat dilihat dari aspek hukum dimana di amanahkan dalam pasal 1 ayat (3) undang-

¹⁶ Handayani, Sabrina. Integrasi Sistem. Yanuar Dwi Hardianto. *Book Chapter Paradigma Angkutan Umum* (53-54) Suraharta; Panji Pratama, (2022)

undang dasar negara republik Indonesia adalah hukum. Dimana proses penerapan hukum di dalam masyarakat secara empiris sebagai medan penerapan hukum dalam keadaan nyatanya, yang selalu disertai ciri berupa penerimaan (*acceptance*) terhadap hukum oleh seluruh masyarakat. Dalam penelitian ini berfungsinya hukum dalam masyarakat biasanya pikiran diarahkan pada kenyataan apakah hukum yang diterapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan sudah sesuai dengan keinginan masyarakat. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini untuk melihat sejauh mana implementasi undang-undang no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah teori keblakukuan hukum.

1. Teori perubahan sosial

Perubahan sosial adalah proses dimana terjadinya perubahan struktur dan fungsi suatu sistem sosial. Perubahan tersebut terjadi sebagai akibat masuknya ide-ide pembaruan yang diadopsi oleh para anggota sistem sosial yang bersangkutan. Proses perubahan sosial biasanya terdiri dari tiga tahap inovasi, yakni proses dimana ide-ide baru diciptakan dan dikembangkan. Difusi, yakni proses dimana ide-ide itu baru dikomunikasikan ke dalam sistem sosial. Konsekuensi, yakni perubahan-perubahan yang terjadi dalam sistem sosial sebagai akibat pengadopsi atau penolakan ide baru itu mempunyai akibat.

1. Karakteristik perubahan sosial

Dalam pandangan awan setiap perubahan yang terjadi pada masyarakat disebut dengan perubahan sosial.

- a. Kaidah hukum berlaku secara yuridis apabila ketentuannya didasarkan pada kaidah yang lebih tinggi. (Hans kelsem), atau bila dibentuk menurut cara yang telah ditetapkan (w. zeven bargent) atau apabila menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dan akibatnya.
- b. Kaidah berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh masyarakat (teori kekuasaan) atau kaidah tidak berlaku karena diterima atau diakui oleh masyarakat (teori pengakuan).
- c. Kaidah hukum tersebut berlaku secara filosofi, artinya sesuai dengan cita-cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

2. Teori implemementasi

Dalam kamus webster dalam Wahab merumuskan implemmentasi berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu.

3. Teori sistem hukum

Teori legal sistem dari. friedman sistem hukum merupakan suatu sistem yang meliputi substansi, struktur dan budaya hukum. Unsur pertama, *legal structure* atau struktur hukum merupakan institusionalisasi ke dalam entitas-entitas hukum, seperti struktur

pengadilan, tingkat pertama pengadilan tingkat banding dan pengadilan tingkat kasasi, jumlah hakim serta *integrated justice sytem*, friedmn menegaskan bahwa hukum memiliki elemen pertama dari sistem hukum adalah struktur hukum, tatana kelembagan dan kinerja Lembaga.

4. Teori kepatuhan

Menurtu schuyt hukum dipatuhi karena dipaksa oleh saksi, dan kepatuhan akan diberikan pula atas dasar persetujuan yang diberikan pada anggota masyarkat terhadap hukum karena mereka memerlukanya. Menurut tyler terdapat dua persefektif dalam literatur sosiologi mengenai kepatuhan pada hukum, yang disebut instrument dan normatif.

5. Teori kesadaran hukum

Pada umumnya kesadaran hukum dikaitkan dengan ketaatan hukum atau evektivitas hukum. Dengan kata lain kesadaran hukum menyangkut masalah apakah ketentuan hukum tertentu benar- benar berfungsi atau tidak dalam masyarkat. Agar terjadi suatu keserasian yang professional antara hukum yang diterapkan dengan kesadaran hukum dari masyarakat, maka peraturan itu sendiri harus rasional dan dilaksanakan dengan prosedur yang teratur dan wajar.¹⁷

¹⁷ Fauzia Rahawarin, *Implementasi Undang-Undang Ri Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Ambon*.Hal. 6-16

2.2.5Aspek-aspek yang terkait dengan pengangkutan

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Dapat berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan atau dapat, berupa manusia pribadi, seperti buruh penganangkutan di Pelabuhan.
2. Alat pengangkutan, alat yang digunakan untuk pengangkutan/alat ini digerakan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang seperti kendaraan bermotor.
3. Barang atau penumpang, yaitu muatan yang di angkut. Barang perdagangan yang sah menurut Undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang di tentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan, dan nilai barang atau penumpang.
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai ditempat tujuan ditentukan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.¹⁸

¹⁸ Nungroho, S.S & Haq, H.S., *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Hal 51 Solo: Pustaka Iltizam:2019

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Muhammad A, (2013), *Hukum Pengangkutan Darat Udara dan Laut*, Bandung: PT. Citra Aditia Bakti
- Sabrina handayani, (2020), *book chapter paradikma angkutan umum, suraharta*,
- Fauzia Rahamawarin, (2017), *Implementasi undang-undang RI nomor tahun tentang lalu lintas dan angkutan jalan di kota ambon*
- Wibowo Kurniawan T., *Hukum lalu lintas dan jalan*
- Nungroho Sigit S., (2019), *Hukum pengangkutan indonesia*
- Rosariaa Maria., (2019), *Undang-undang lalu lintas jalan dan angkutan jalan 2009 (UU No.22 Tahun 2009)*, Jakarta: Visimedia
- Azis Rudi & Asrul., (2018), *pengantar sistem dan perencanaan transportasi*, Yogyakarta: CV budi utama.
- Tri admojo, *Sistem Hukum Indonesia*,
- Hesti, (2001), *pemilik kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum secara ilegal saat terjadi kecelakaan di jalan raya*, polresta cirobon Masters thesis: universitas islam sultan agung.
- Dr. Fitri Wahyuni S.H.,M.H, *dasar-dasar hukum pidana di Indonesia*; Tangerang selatan.

Balqish Az-zahra s, (2024) *penlitian hukum normatif-empiris*, universitas muhammadiyah Sumatra utara.

B. Jurnal dan Skripsi

Jufrianto, *Penggunaan Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tenatng Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* Makasar: Universitas Basowa (2019)

Magdalena, P.S, *Tinjaun Yuridis Terhadap Kendaraan Pribadi Yangdi Jadikan Angkutan Umum*, Mataram: Universitas Mataram (2007)

Permataningsi, *Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penanganan Kelebihan Muatan Pada Mobil Pick-Up*, Magelang: Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Magelang (2022)

Hadi Nur Satrio, *Analisis Penerapan Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Dalam Mewujudkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas*, Faculty OF Law Mitra Indonesia University (2020).

Molisa *Penggunaan Mobil Pribadi Sebagai Sarana Angkutan Umum Di Banda Aceh Dalam Persepektif Tasharruf F Isti'mal Dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, (2007).

Novi anggraini lailatuldz dzikroh, *pertanggungjawaban pidana kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di pengadilan negeri*, rembang fakultas universitas islam sultan agung (Unissula semarang Semarang), (2023).

Hotland maradhu simanjuntak, *penegakan hukum pidana terhadap pemilik kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum yang tidak memiliki izin trayek berdasar kan undang-undang nomor 22 tahun 2009 di kabupeten landak*, university tanjungpura, (2013).

Situmaeng, lim Hu pratama, *tanggungjawab pidana sopir angkutan umum terhadap kelalaian yang menyebabkan kecelakaan*, prodi ilmu hukum. (2022).

Elwinsius, *peengakan hukum dan tanggung jawab pidana terhadap angkot berplat hitam menurut undang-undang di Indonesia*, universitas Kristen Indonesia, (2024).

Dewi ayu hamsona, *perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunkan untuk kepentingan masyarakat*, (2019).

Miftahul Hayati, *pelaksanaan asuransi jiwa bagi penumpang travel plat hitam*, universitas islam negri sultan syarif kasim, (2019).

Aulia Rahmad, *tanggung jawab PT auransi kerugian jasa raharja terhadap kecelkan penumpang kendaran pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum*, fakultas hukum universitas syiah kuala, (2019)

C. UNDANG-UNDANG

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan
Umum.

D. Daftar Informan

1. Narasumber Masyarakat Enrekang (Supardi)
2. Narasumber pak Sahrul selaku lawas Enrekang