

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Hukum pidana Belanda memakai istilah *strafbaar feit*, istilah lainya menyebutkan *delict* yang bahasa latinnya *delictum*. Oleh sebab itu, Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia bersumber pada (W.v.S) yang merupakan warisan zaman Hindia Belanda yang berasal dari sistem hukum kontinental “*Civil Law System*” atau menurut istilah Rene David adalah “*the Romano-Germanic Family*” yang merupakan pengaruh ajaran dengan paham “*individualism, liberalism and individual rights*”.

Beberapa pakar hukum pidana memberikan penjelasan terkait dengan *strafbaar feit*, sebagaimana rumusan yang digunakan oleh Simons bahwa “suatu tindakan atau perbuatan (*handling*) yang diancam dengan pidana oleh undang-undang, bertentangan dengan hukum (*onrechmatig*) dilakukan dengan kesalahan (*schuld*) oleh seorang yang mampu bertanggung jawab”.

Dengan kesimpulan yang terkait dengan hukum pidana, yaitu:

- a. *Strafbaar feit*, yaitu tindak pidana atau sama dengan perbuatan pidana yang bertentangan dengan ketertiban hukum, syarat utama adanya aturan hukum yang berlaku.
- b. *Delict* adalah kelakuan (manusia) melawan hukum yang dilarang dan diancam dengan ancaman pidana.
- c. Peristiwa pidana adalah suatu perbuatan yang diancam dengan hukuman oleh hukum yang bertentangan dengan hukum dan dilakukan oleh orang yang bersalah serta orang tersebut dianggap bertanggung jawab atas perbuatannya.

Dalam hukum pidana fungsi sanksi pidana pada dasarnya sebagai efek jera kepada pelanggar terhadap tindakan yang dilakukannya baik oleh perorangan (diri sendiri), kelompok, dan badan hukum.

2.1. Kedudukan Hukum

2.1.1. Pengertian Kedudukan Hukum

Hukum tidak dapat dipisahkan dengan masyarakat (*ubi societas ibi ius*), sebabantara keduanya mempunyai hubungan timbal balik. Oleh karena hukum sifatnya universal dan hukum mengatur semua aspek kehidupan masyarakat (politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) dengan tidak ada satupun segi kehidupan manusia dalam masyarakat yang luput dari sentuhan hukum.²⁵

Keadaan hukum suatu masyarakat akan dipengaruhi oleh perkembangan dan perubahan-perubahan yang berlangsung secara terus-menerus dalam masyarakat, pada semua bidang kehidupan. Soerjono Soekanto mengatakan, bahwa proses hukum berlangsung di dalam suatu jaringan atau sistem sosial yang dinamakan masyarakat. Artinya bahwa hukum hanya dapat dimengerti dengan jalan memahami sistem sosial terlebih dahulu dan bahwa hukum merupakan suatu proses.²⁶

Hukum berperan sebagai norma. Norma adalah standar untuk menentukan apakah perbuatan atau tindakan dapat diterima atau tidak, dapat dibenarkan atau tidak.²⁷

Norma menjadi patokan yang memberi orientasi bagi subjek untuk bertindak. Adanya norma memungkinkan manusia mempunyai pedoman untuk mengatur dan mengelola prilakunya sesuai dengan ideal tertentu. Karena itu, norma pada dasarnya menunjuk pada apa yang seharusnya ada (*das sollen*) dan bukan yang ternyata ada (*das sein*).

Hukum sebagai norma juga memiliki watak *das sollen*. Dengan mendorong, menghindari atau melakukan perbuatan tertentu, hukum menetapkan apa yang seharusnya menjadi

²⁵ Rahardjo, Satjipto, 1996, *Ilmu Hukum*, Cet IV, Bandung, PT Citra Aditya, hlm 8.

²⁶ Soekanto, Soerjono, 1993, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 16.

²⁷ Ishaq, 1990, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 29

kewajiban dan tanggung jawab dalam kerangka hidup bersama dengan orang lain. Adanya hukum yang berfungsi sebagai norma untuk mengatur relasi antar anggota masyarakat membuat manusia terikat dengan kewajiban dan tanggung jawab hukum (*legal responsibility*).

Dalam Black Law Dictionary ditemukan ada 2 (dua) istilah tanggung jawab, yaitu *responsibility* dan *liability*. *Responsibility* diartikan sebagai tanggung jawab untuk melakukan sesuatu karena ia memiliki posisi tertentu. *Liability* adalah tanggung jawab untuk menanggung segala sesuatu sebagai akibat karena melakukan sesuatu.

Dalam hukum transportasi istilah tanggung jawab diambil dari kata *liability*. Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari pertaturan yang telah ada.

Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak dan/atau melaksanakan kewajibannya. Lebih lanjut ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak memadai maupun yang dilakukan secara memadai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian pula dengan pelaksanaan kekuasaan.

2.1.2. Tujuan Kedudukan Hukum

Di Indonesia hukum memiliki kedudukan yang sangat tinggi, tercermin dari salah satu pasal dalam UUD Negara Republik Indonesia 1945 yang pada Pasal 1 Ayat (3) menyebutkan bahwa, “Undang-Undang Dasar 1945 merupakan hukum tertinggi dalam hierarki Peraturan Perundang-undangan di Indonesia.”

Hukum yang berlaku di Indonesia merupakan suatu sistem yang masing-masing bagian atau komponen saling berhubungan dalam arti saling mempengaruhi dan saling melengkapi untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu ketertiban dan keteraturan manusia dalam masyarakat. Selain itu tujuan hukum dalam teori optatif ada 3 (tiga), yaitu:

1. Keadilan

Menurut Aristoteles sebagai pendukung teori etis, bahwa tujuan hukum utama adalah keadilan yang meliputi:

- a. distributif, yang didasarkan pada prestas;
- b. komunitatif, yang tidak didasarkan pada jasa;
- c. vindikatif, bahwa kejahatan harus setimpal dengan hukumannya;
- d. kreatif, bahwa harus ada perlindungan kepada orang yang kreatif;
- e. legalis, yaitu keadilan yang ingin dicapai oleh undang-undang.

2. Kepastian

Hans Kelsen dengan konsepnya (*Rule of Law*) atau Penegakan Hukum. Dalam hal ini mengandung arti bahwa:

- a. hukum itu ditegakan demi kepastian hukum.
- b. hukum itu dijadikan sumber utama bagi hakim dalam memutus perkara.
- c. hukum itu tidak didasarkan pada kebijaksanaan dalam pelaksanaannya.

d. hukum itu bersifat dogmatik.

3. Kegunaan

Menurut Jeremy Bentham, sebagai pendukung teori kegunaan, bahwa tujuan hukum harus berguna bagi masyarakat untuk mencapai kebahagiaan sebesar-besarnya.²⁸

2.2. Angkutan Daring

2.2.1. Pengertian Angkutan Daring

Di Indonesia jenis transportasi ada 3 (tiga), yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.²⁹

Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi angkutan jalan dan/atau darat merupakan media yang paling sering digunakan oleh penumpang bila dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas. Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi namun dewasa ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum, yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Transportasi semacam ini dikenal dengan nama ojek.

Pengertian ojek dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat tujuannya.³⁰

²⁸ Kusumaatmadja, Mochtar, *Fungsi Dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*, Bandung, Bina Cipta, hlm. 2-3

²⁹ Basri, Hasnil, 2002, *Hukum Pengangkutan, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU*, Medan, hlm. 22

Menurut pendapat para sarjana, ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penyewanya.³¹

Berdasarkan Pasal 1 ayat (20) UULLAJ menyatakan bahwa “Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Angkutan daring merupakan angkutan umum dan memiliki 2 (dua) kelebihan khusus guna membantu masyarakat dengan memberikan jasa layanan mengantar orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor diantaranya dengan kendaraan bermotor roda empat yang dikenal dengan mobil dan lainya kendaraan bermotor roda dua yang sama dengan ojek pada umumnya, ojek yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek daring dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Ojek daring merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi angkutan daring tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, angkutan daring ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

³⁰ Badudu, J.S. dan Mohammad Zain, Sutan, 1994. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta, Intergraphic, hlm. 48

³¹ Salim, Peter dan Salim, Yenny, *Kamus Bahasa Indonesia*, Edisi I, Jakarta, hlm. 38

Beberapa contoh penyedia layanan transportasi umum berbasis aplikasi daring di Indonesia adalah:

1. Go-Jek: menawarkan layanan transportasi ojek, mengirim makanan dan, atau kurir dengan tarif per kilometer.
2. Grabbike: Secara operasi, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi.
3. Grabtaxi: GrabTaxi menggandeng beberapa mitra sopir dan penyedia layanan
4. transportasi umum taksi yang pemesananya menggunakan aplikasi.
5. Uber: Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi taksi melalui aplikasi. Tujuannya membuat penumpang lebih mudah mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang.
6. Blue Bird Taxi Mobile Reservation: Penyedia layanan transportasi umum taxi konvensional yang sedang beralih kepada transportasi umum daring.

2.2.2. Syarat Operasional Angkutan Daring

Dewasa ini perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan tidak dapat dihindari berdampak pada kondisi ekonomi, sosial, politik dan bidang-bidang lainnya dalam masyarakat, tidak terkecuali bidang transportasi. Semakin majunya teknologi yang ada, memberi kesempatan bagi masyarakat untuk dapat mempermudah segala kegiatan sehari-sehari. Contohnya adalah *smartphone*, semakin canggihnya perkembangan teknologi dalam telepon genggam, kini memudahkan penggunaanya melakukan aktifitas sehari-hari, termasuk dalam hal pengangkutan baik orang dan/atau barang.

Semakin majunya teknologi mengakibatkan semakin berkembangnya transportasi yang ada. Dengan majunya teknologi dan ilmu pengetahuan maka semakin mudah pula dalam memperoleh

transportasi. Inilah yang terjadi dan marak setahun terakhir ini, yaitu fenomena angkutan daring (dalam jaringan). Angkutan daring merupakan sarana pengangkut berbasis teknologi yang memungkinkan pengguna jasa menggunakan jasa dari sarana pengangkut berupa kendaraan bermotor ini dimana saja dan kapan saja, dengan teknologi pada *smartphone*. Angkutan daring dioperasikan oleh sebuah perusahaan berbentuk perseroan terbatas yang menggunakan suatu aplikasi dalam *smartphone* yang mana, perusahaan ini telah memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP). Dengan menggunakan aplikasi ini para pengguna jasa angkutan daring dapat memesan ojek daring setiap saat.

Perusahaan angkutan daring berperan sebagai penghubung antara pengemudi angkutan daring dengan pengguna jasa angkutan daring melalui aplikasi *smartphone*, lebih dari itu yang berinteraksi langsung dengan konsumen di lapangan adalah para pengemudi angkutan daring. Sebelum resmi menjadi pengemudi angkutan daring, mereka harus mendaftar ke perusahaan angkutan daring yang ada. Saat ini sudah terdapat lebih dari satu perusahaan angkutan daring dan sebagian besar telah memiliki cabang-cabangnya diberbagai kota besar di Indonesia. Setiap perusahaan angkutan daring memiliki syaratnya masing-masing bagi pengemudi angkutan daring namun secara umum syarat yang ditetapkan adalah sama.

Pengemudi angkutan daring yang akan bergabung harus mendaftarkan diri diperusahaan baik cabang maupun pusat. Perusahaan angkutan daring menerapkan beberapa syarat yang harus dipenuhi para calon pengemudi angkutan daring, secara umum sebagai berikut.

1. Sehat jasmani dan rohani;
2. Telah memiliki Surat Ijin Mengemudi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor (SIM C);
3. Memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP);

4. Menyerahkan surat keterangan domisili (apabila tempat tinggal berbeda dengan yang tercantum pada KTP);
5. Menyerahkan fotocopy STNK sepeda motor yang akan digunakan;
6. Sepeda motor dalam keadaan laik jalan;
7. Umur maksimal 50 tahun (setiap perusahaan memiliki syarat maksimal yang berbeda namun rata-rata adalah 50 tahun);
8. Menyetorkan sejumlah uang (masing-masing perusahaan berbeda jumlah, rata-rata adalah Rp. 100.000,-);
9. Paham menggunakan ponsel berbasis android;
10. Siap melayani, mengantar orang dan/atau barang di wilayahnya;
11. Memiliki pemahaman rute perjalanan di wilayah tempat beroperasinya;
12. Setuju dengan sistem pembagian bagi hasil antara perusahaan dan pengemudi;
13. Memberikan salah satu dokumen sebagai jaminan (BPKB sepeda motor, kartu keluarga, ijazah pendidikan terakhir, atau buku nikah);
14. Wajib hadir pada saat wawancara.

Setelah seluruh persyaratan dipenuhi oleh calon pengemudi angkutan daring dan dinyatakan diterima sebagai mitra dalam perusahaan angkutan daring, kemudian perusahaan tersebut wajib memberikan kelengkapan sebagaimana yang digunakan oleh ojek daring antara lain, jaket yang akan digunakan pengemudi ojek daring selama beroperasi, 2 (dua) buah helm yang salah satunya diperuntukkan untuk pengguna jasa ojek daring, dan perusahaan juga memberikan *smartphone* berbasis android yang di dalamnya telah dilengkapi dengan aplikasi dan langsung terhubung ke perusahaan, dengan demikian kerjasama antara pihak perusahaan dan pengemudi angkutan daring dapat terjalin dengan baik.

2.3. Pengangkutan

2.3.1. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang Perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V, yaitu mengenai beberapa definisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu (*tijdbeverchting*) dan menurut perjalanan (*reis-bevrchting*).³² Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat, yaitu dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa:

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

Istilah “Pengangkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti “mengangkut dan membawa”, sedangkan istilah “pengangkutan” dapat diartikan sebagai “pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)”. Menurut H.M.N Purwosutjipto dalam bukunya Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, jenis-jenis pengangkutan terdiri dari pengangkutan darat, pengangkutan laut, pengangkutan udara, dan pengangkutan perairan darat.³³

³² Basri, Hasnil, *Op.cit.*, 2002, hlm. 6

³³ Purwosutjipto, H.M.N., *Op.Cit.*, hlm. 4

Angkutan adalah suatu keadaan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat lain dengan suatu tujuan tertentu, baik untuk memperoleh nilai tambah untuk barang/komersial maupun untuk tujuan nonkomersial.³⁴

Menurut Utomo, transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengertian yang lebih luas dikemukakan oleh Suharto yang menyatakan: “transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat pengangkutan, baik digerakkan oleh tenaga manusia (becak), hewan (kuda, sapi, kerbau) ataupun mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*)”.³⁵ Angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana (kendaraan). Kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak orang maupun barang yang tidak terangkut atau keduanya dijejalkan di dalam kendaraan yang ada. Terdapat beberapa pendapat tentang pengertian pengangkutan, antara lain:

1. pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan menyingkakan manfaat serta efisiensi. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.
2. pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan/dan

³⁴ Suherman, E., 2002, *Aneka masalah hukum kedirgantaraan*, Bandung, hlm.293

³⁵ Usman Adji, Sution., Prakoso Djoko., dan Pramono Hari., *Op.cit.*, hlm. 12

menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.³⁶

3. pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.³⁷
4. pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³⁸

Dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan/atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut.

1. Ada sesuatu yang diangkut;
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan;
3. Ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.

Pembagian jenis-jenis pengangkutan pada umumnya didasarkan pada jenis alat angkut yang dipergunakan dan keadaan geografis yang menjadi wilayah tempat berlangsungnya kegiatan pengangkutan. Menurut H.M.N. Purwosutjipto dalam bukunya *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, jenis-jenis

³⁶ Abdul Kadir, Muhammad., 1991, *Hukum Pengangkutan Darat Dan Udara*, Cetakan pertama, Aditya Bakti, hlm.11

³⁷ Usman Adji, Sution., Prakoso, Djoko., dan Pramono, Hari., *Op.cit.*, hlm. 6-7.

³⁸ Purwosutjipto, H.M.N., 1981, *Pengantar Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan.*, Jakarta, Djambatan, hlm.2

pengangkutan terdiri dari pengangkutan darat, pengangkutan laut, pengangkutan udara, dan pengangkutan perairan darat.³⁹

Pada pokoknya pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi.

2.3.2. Asas Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.⁴⁰

Asas hukum bukan merupakan hukum kongkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang kongkrit yang terdapat dalam dan dibelakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan kongkrit tersebut.⁴¹

Di dalam hukum pengangkutan terdapat juga asas-asas hukum yang terbagi kedalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata.

a) Asas Yang Bersifat Publik

Merupakan landasan hukum pengangkutan yang berguna bagi setiap pihak baik pihak ketiga dan pihak pemerintah.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Shofie, Yusuf. 2002, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm. 25

⁴¹ Mertokusumo, Sudikno., 1996, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar*, Jakarta, Liberty, hlm.5-6

Asas-asas yang bersifat publik terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan. Ada beberapa asas publik dalam pengangkutan berdasarkan penjelasan pasal 2, Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu sebagai berikut.

- a. Asas Transparan, yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Asas Akuntabel, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c. Asas Berkelanjutan, yaitu penjamin kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. Asas Partisipatif, yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. Asas Bermanfaat, yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat
- f. Asas Efisien dan Efektif, yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas Seimbang, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar

keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara

- h. Asas Terpadu, yaitu penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.
- i. Asas Mandiri, yaitu upaya transportasi asas tersebut dimaksudkan bahwa pengangkutan dijadikan alat transportasi yang dapat menunjang bagi masyarakat dan negara agar terdapat keterpaduan intra maupun antar transportasi lain, baik darat, laut, ataupun di udara.

b) Asas Pengangkutan Bersifat Perdata

Merupakan landasan hukum yang hanya berlaku bagi para pihak yang telah membuat perjanjian pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang. Asas bersifat perdata ini didasarkan pada pasal 186 UULAJ Nomor 22 Tahun 2009 yaitu, perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Berdasarkan pasal tersebut maka asas yang terdapat pada asas hukum perdata, yaitu.

- a. Asas Konesual, yaitu perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan.

- b. Asas Koordinatif, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- c. Asas Campuran adalah Pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberi kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
- d. Asas Pembuktian dengan dokumen, yaitu setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.⁴²

Berdasarkan penjelasan asas yang bersifat perdata tersebut merupakan asas hukum yang berlaku umum dalam pengangkutan kecuali ditentukan lain, namun dalam pengangkutan dikenal juga kebiasaan yang berlaku, dan kebiasaan tersebut dianggap sebagai hukum perdata tidak tertulis hal itu sering terjadi dalam pengangkutan khususnya angkutan penumpang.

⁴² Tjakranegara, Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Cet. I., Jakarta, Rineka Cipta, hlm. 24

2.3.3. Tujuan Pengangkutan

Pada dasarnya tujuan pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dan/atau manusia dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi, dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat dimana barang-barang tersebut dirasakan akan lebih bermanfaat. Perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya.

Dalam ilmu ekonomi dikenal beberapa bentuk nilai dan kegunaan suatu benda, yaitu nilai atau kegunaan benda berdasarkan tempat (*place utility*) dan nilai atau kegunaan karena waktu (*time utility*).⁴³

Kedua nilai tersebut secara ekonomis akan diperoleh jika barang-barang atau benda tersebut diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian, pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut "jasa pengangkutan". Menurut Sri Rejeki Hartono bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu.

a) Kegunaan Tempat (*Place Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tersebut dirasakan kurang berguna atau bermanfaat di tempat asal, akan tetapi setelah adanya pengangkutan nilai barang tersebut bertambah, bermanfaat dan memiliki nilai guna bagi manusia, oleh karena itu apabila dilihat dari kegunaan dan manfaatnya bagi manusia,

⁴³ *Ibid*, hlm 15

maka barang tersebut sudah bertambah nilainya karena ada pengangkutan.

b) Kegunaan Waktu (*Time Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ke tempat lain dimana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya.

Selanjutnya dinyatakan bahwa peran penting dari pengangkutan dikaitkan dengan aspek ekonomi dan sosial-ekonomi bagi masyarakat dan negara, yaitu sebagai berikut.

1. Berperan dalam hal ketersediaan barang (*availability of goods*);
2. Stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*);
3. Penurunan harga (*price reduction*);
4. Meningkatkan nilai tanah (*land value*);
5. Terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labour*);
6. Berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*);
7. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan.⁴⁴

Pengangkutan memiliki nilai yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, hal tersebut didasari oleh berbagai faktor diantaranya sebagai berikut.

- a) Keadaan geografis Indonesia yang berupa daratan, terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai, dan danau serta memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat,

⁴⁴ *Ibid*, hlm. 15

perairan, maupun udara guna menjangkau seluruh wilayah negara;

- b) Menunjang pembangunan di berbagai sektor;
- c) Mendekatkan jarak antara desa dan kota;
- d) Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁴⁵

Secara umum pengangkutan memiliki tujuan untuk memindahkan baik orang maupun barang untuk meningkatkan nilai daya guna dari orang maupun barang tersebut. Sebagai contoh hasil alam yang diperoleh penduduk sekitar yang berada di daerah pegunungan seperti sayur-sayuran dan hasil alam lainnya akan lebih meningkat daya gunanya bagi masyarakat perkotaan, disinilah pengangkutan berperan penting.

Hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi yang berdasarkan asas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang tertib karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan atas dasar dari perjanjian-perjanjian tertentu.

2.4. Keselamatan Pengguna Jalan

Menurut Mulyadi dan Nurhats (1997) dalam Sayyidah Rumaidha (2000) kelancaran dan keselamatan lalu lintas dipengaruhi oleh 3 (tiga) indikator, yaitu:

2.4.1. Pengemudi

Pengemudi, termasuk di dalamnya pengemudi kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor. Kendaraan bermotor meliputi sepeda motor, kendaraan bermotor biasa (mobil), kendaraan berat bermotor (bis dan truk), sedangkan yang termasuk kendaraan tak bermotor adalah sepeda dan kendaraan tak bermotor lainnya.

⁴⁵ Muhammad, Abdulkadir, *Op.cit.*, hlm. 12

Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks. Pekerjaan ini memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus menghadapi kendaraan dengan peralatannya dan menerima pengaruh serta rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Kelancaran dan keselamatan lalu lintas tergantung pada kesiapan dan keterampilan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya.

Kedudukan pengemudi sebagai pemakai jalan adalah salah satu bagian utama dalam terjadinya kecelakaan. Pengemudi mempunyai peran sebagai bagian dari mesin dengan mengendarai, mengemudikan, mempercepat, memperlambat, mengerem dan menghentikan kendaraan.

Dalam menjalankan tugas pengemudi dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor, yaitu:

1) Faktor Eksternal

Dilihat dari kondisi lingkungan yang berbeda-beda dengan pengaruh konsentrasi dan perhatian pengemudi.

2) Faktor Internal

Langsung terkait dengan kondisi pribadi (fisik) pengemudi yang terkait dengan panca indera. Dalam hal ini, dapat dilihat dalam bentuk Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan memperhatikan sikap dan pengaruh dalam mengemudi.

3) Kondisi Tubuh Pengemudi

Dilihat dari pengaruh kondisi tubuh dalam penglihatan dan waktu reaksi dalam penerimaan rangsang dari luar.

2.4.2. Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat: SK.43/AJ 007/DRJD/97).

Pejalan kaki/pengguna jalan lain, termasuk di dalamnya adalah pedagang kaki lima, petugas keamanan, petugas perbaikan fasilitas (listrik, telepon, gas), dan lain lain.

Dalam pengertiannya arti pejalan kaki merupakan suatu pekerjaan yang dilakukan tanpa ada bantuan alat apapun dalam beraktivitas. Aktivitas tersebut dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu: tingkah laku pejalan kaki dan tingkah laku penyeberangan. Menurut Andi Rachma (2004) definisi pejalan kaki adalah suatu elemen dari arus lalu lintas yang memiliki karakteristik sendiri, dimana pergerakannya sangat rendah bila dibandingkan dengan kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat diartikan sebagai salah satu pengguna jalan.

Selain pengemudi, pengguna jalan lainnya yaitu pejalan kaki (*pedestrian*), juga dapat menjadi penyebab kecelakaan. Hal ini dapat ditimpakan pada pejalan kaki dalam berbagai kemungkinan, seperti menyeberang jalan pada tempat ataupun waktu yang tidak tepat (tidak aman), berjalan terlalu ke tengah dan tidak berhati-hati.

Pejalan kaki banyak menggunakan fasilitas untuk pejalan kaki (trotoar). Pejalan kaki merupakan bagian yang cukup besar (sekitar 40%) dari pelaku perjalanan (*trip maker*) namun prasarana jalan bagi mereka masih jauh dari lengkap dan memadai.

Fasilitas pejalan kaki yang seringkali peruntukkannya disalahgunakan oleh pihak lain, misalnya pedagang kaki lima, mengakibatkan pejalan kaki itu sendiri tidak mendapatkan fasilitas serta pelayanan yang baik sehingga dapat membahayakan mereka.

Kondisi dimana pejalan kaki harus naik turun sepanjang melalui trotoar sebagai akibat dikalahkan oleh jalan masuk rumah tinggal dan keberadaan pedagang kaki lima menciptakan keadaan yang kurang nyaman bagi pejalan kaki. Pada akhirnya kondisi seperti ini dapat mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan lainnya dan dapat menimbulkan terjadi kecelakaan.

2.4.3. Kendaraan

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam (perkakas atau alat untuk menggerakkan atau membuat sesuatu yg dijalankan dengan roda, digerakkan oleh tenaga manusia atau motor penggerak, menggunakan bahan bakar minyak atau tenaga alam). Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan⁴⁶.

Dengan memperhatikan berbagai macam kegunaan yang dalam hal ini dilihat dari jenis dan ukuran kendaraan dengan memperhatikan jumlah pengangkutan dan ukurannya serta dari jenis kendaraan yang digunakan; kondisi kendaraan dan pengaruhnya pada pengemudi lebih memperhatikan kepada kendaraan yang tidak ergonomis (tinggi tempat duduk, ketinggian lutut, dan panjang kaki) dan keterbatasan pandangan (baik depan maupun belakang); penerangan, yang sangat dibutuhkan pada saat perjalanan malam hari dan dapat digunakan sebagai isyarat dalam berkendara; dan terakhir kondisi pengereman.

2.5. Pengguna Jalan

Karakteristik pengguna jalan bervariasi dari satu orang ke orang lain, baik karakteristik mentalnya maupun karakteristik fisik pengguna jalan. Dalam merancang lalu lintas perlu dipahami karakteristik pengguna agar bisa menggunakan semua variabel karakteristik pengguna jalan dalam merencanakan, mengoperasikan serta mengendalikan lalu lintas yang aman, aman, efisien dan berwawasan lingkungan. Karakteristik pengguna jalan merupakan bagian yang sangat penting untuk diketahui oleh para perencana lalu lintas. Pemahaman karakteristik pengguna jalan perlu dibedakan antara pengguna kendaraan dan pejalan kaki.

⁴⁶ http://id.wikipedia.org/wiki/kendaraan_bermotor

Hak utama penggunaan jalan raya diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan di mana ditetapkan urutan prioritas yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan.

Kendaraan yang mendapat prioritas harus dengan pengawasan petugas yang berwenang atau dilengkapi dengan isyarat berupa lampu rotary/lampu tanda darurat warna merah bagi kendaraan khusus penyelamatan seperti: ambulans, pemadam kebakaran, *Rescue*, dan kendaraan Tentara Nasional Indonesia, dan warna biru untuk kendaraan Kepolisian Negara Republik Indonesia serta Bunyi sirene.

Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan lampu lalu lintas atau rambu tentang isyarat berhenti atau lainnya tidak diberlakukan kepada kendaraan sebagaimana dimaksud dengan kendaraan pemadam kebakaran yang sedang menuju TKP/melaksanakan tugas; ambulans yang mengangkut/menjemput orang sakit/korban kecelakaan; kendaraan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang sedang menuju/menanggapi TKP atau pengejaran terhadap kriminal; kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan lalu-lintas atau penyelamatan lainnya seperti kendaraan Badan SAR Nasional, Palang Merah Indonesia, dll; kendaraan Tentara Nasional Indonesia yang hendak melakukan operasi militer/penyelamatan sandera; kendaraan Kepala Negara atau Pemerintah Asing yang menjadi tamu negara; dan iring-iringan pengantaran jenazah; yang dalam melaksanakan tugas.

Pengguna jalan merupakan pengguna jasa lalu lintas dan angkutan jalan yang berarti “setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang ataupun barang”. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

Dalam berlalu lintas dibutuhkan manajemen yang baik guna kelancaran dan keamanan yang efektif dan efisien. Manajemen adalah seni menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain. Definisi Mary Parker Follet ini berarti bahwa seorang manajer bertugas mengatur dan mengarahkan orang lain untuk mencapai tujuan organisasi.⁴⁷ Ricky W. Griffin mendefinisikan manajemen sebagai sebuah proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, dan pengontrolan sumber daya untuk mencapai sasaran secara efektif dan efisien. Efektif berarti bahwa tujuan dapat dicapai sesuai dengan perencanaan, sementara efisien berarti bahwa tugas yang ada dilaksanakan secara benar, terorganisir, dan sesuai dengan jadwal.

Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan dilakukan antara lain dengan beberapa hal sebagai berikut.

- a. Usaha peningkatan kapasitas jalan ruas, persimpangan, dan/atau jaringan jalan;
- b. Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu;
- c. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda;
- d. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

2.6. Pengawas Angkutan Daring

Muchsan berpendapat bahwa pengawasan adalah kegiatan untuk menilai suatu pelaksanaan tugas secara *de facto*, sedangkan ujian pengawasan hanya terbatas pada pencocokkan apakah kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan tolok ukur yang telah ditetapkan sebelumnya (dalam hal ini berwujud suatu rencana/*plan*).

⁴⁷ Vocational Business, 2003, *Training, Developing and Motivating People*, by Richard Barrett, Business and Economics, hlm. 51

Bagir Manan memandang kontrol sebagai sebuah fungsi sekaligus hak, sehingga lazim disebut sebagai fungsi kontrol atau pengendalian.⁴⁸ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengawasan adalah kesadaran yang tertuju pada peristiwa atau fakta tertentu sebagai metode dalam penelitian.⁴⁹

Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang berusaha untuk mengendalikan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai dengan rencana dan memastikan apakah tujuan organisasi tercapai dan apabila terjadi penyimpangan dimana letak penyimpangan itu dan bagaimana pula tindakan yang diperlukan untuk dilakukan perbaikan.

Sementara itu, dari segi hukum administrasi negara, pengawasan dimaknai sebagai “proses kegiatan yang membandingkan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan, atau diperintahkan”.

Angkutan daring merupakan sebuah jasa layanan yang diberikan kepada masyarakat dengan menggunakan aplikasi teknologi. Aturan khusus yang mengatur angkutan sewa khusus/taksi daring dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, didalamnya mengatur terkait kuota, wilayah operasi, badan hukum, uji berkala, sertifikat registrasi uji tipe dan tanda kendaraan bermotor sesuai domisili akan tetapi pasal-pasal tersebut dibatalkan oleh Mahkamah Agung (MA).

Pemerintah Provinsi baik Kabupaten maupun Kota tidak mempunyai kewenangan membekukan penyelenggaraan angkutan sewa khusus/taksi daring karena itu merupakan kewenangan Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan RI. Berdasarkan kesepakatan bersama antara

⁴⁸ Bagir Manan, 2000, *Peningkatan Fungsi Kontrol Masyarakat Terhadap Lembaga Legislatif, Eksekutif, Yudikatif*, hlm. 1-2

⁴⁹ Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, hlm.47

pengemudi angkutan daring dengan pemerintah yang dalam hal ini Menteri Perhubungan terdapat 3 (tiga) usulan angkutan daring, yaitu:

1. Menerbitkan surat pedoman/aturan pasca putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 dengan mengedepankan kesetaraan dan keadilan antara angkutan sewa khusus/taksi daring dengan kendaraan bermotor umum yang sudah ada.
2. Dilakukan penataan kembali mengenai kebijakan, pedoman teknis dan pengawasan implementasinya dalam penyediaan aplikasi daring kepada Menteri Komunikasi dan Informatika.
3. Penegak hukum dilakukan oleh aparat hukum (Kepolisian) dalam melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap angkutan sewa khusus/taksi daring demi menjaga kondusifitas, keamanan, ketertiban dan kenyamanan di lapangan.

Kegiatan lainnya yang dilakukan di lapangan baik dari aparat hukum dan dinas terkait, telah dilakukan sosialisasi sebagai himbuan untuk tidak beroperasi sementara dan memberikan penjelasan terhadap angkutan sewa khusus/taksi daring ini dilakukan dengan alasan, operasional angkutan sewa khusus/taksi daring belum memiliki peraturan resmi untuk beroperasi dari Pemerintah pasca dibatalkannya beberapa pasal (14 pasal) dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek berdasarkan putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 bulan Agustus 2017.

Dengan meningkatkan teknologi dan kemajuan zaman dalam regulasi yang baru angkutan daring Kementerian Perhubungan berkeinginan Yang ingin kita capai adalah “keselamatan yang terjamin. Kedua, seyogyanya agar monopoli itu tidak terjadi sehingga semua pihak-pihak di industri pertaksian ini bisa berjalan dengan baik,”⁵⁰ terdapat Sembilan poin

⁵⁰ Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, *Jumpa Pers tentang revisi Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017*, di Kantor Kementerian Perhubungan, Kamis (19/10), Jakarta

yang diatur dalam Revisi PM No. 26 Tahun 2017. Rancangan revisi ini masih akan terus didiskusikan dan diberlakukan mulai 01 November 2017.

Ada pun Sembilan poin yang diatur dalam Revisi PM No. 26 Tahun 2017 sebagai berikut:

1. pertama mengenai argometer taksi. Besaran tarif angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau ada aplikasi berbasis teknologi. Pembayaran dilakukan berdasarkan besaran tarif yang tercantum pada aplikasi dengan bukti dokumen elektrik.
2. Tarif. Penetapan tarif angkutan sewa khusus (taksi daring) dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi dengan berpedoman pada tarif atas dan bawah. Selain itu, tarif batas dan tarif batas bawah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai kewenangannya. "Usulan tarif angkutan sewa khusus batas atas dan batas bawah terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan," kata Budi.
3. Wilayah operasi. Pelayanan angkutan sewa khusus atau taksi daring beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan. Wilayah operasi taksi daring ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
4. Kuota atau perencanaan kebutuhan. Kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
5. Persyaratan minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan, dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor. Peraturan mewajibkan memiliki kendaraan yang dibuktikan dari BPKB atau STNK atas nama badan hukum atau atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi.

7. Domisili Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB). Taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan.
8. Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT). Adapun, persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor.
9. Peran aplikator. Perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum yang meliputi memberikan layanan akses aplikasi kepada perusahaan angkutan umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.

Menteri Perhubungan juga menambahkan terdapat aspek penting lainnya yang diatur dalam Revisi PM 26 Tahun 2017. "Dalam PM 26 yang baru ada kepemilikan SIM umum untuk pengemudi, harus ada asuransi dan kewajiban aplikasi kepada Menkominfo."

Dalam hal menentukan apakah kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa merupakan tindak pidana atau bukan⁵¹, berikut ini dapat kami jelaskan bahwa suatu tindakan dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur:

- a. Subjek;
- b. Kesalahan;
- c. Bersifat melawan hukum (dari tindakan);
- d. Suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang/perundangan dan terhadap pelanggarnya diancam dengan pidana;
- e. Waktu, tempat dan keadaan.

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi daring adalah sebagai berikut⁵²:

1. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi daring ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah

⁵¹ S.R. Sianturi, 2002, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, hlm. 211

⁵² Ojek Daring, <http://www.ojekindonesia.net/2016/09/manfaat-yang-kita-dapat-dengan-adanya.html> diakses pada 19 Desember 2017

menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi daring yang ada didalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.

2. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi daring ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi daring secara detail seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
3. Lebih terpercaya, maksudnya disini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau driver sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi daring ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
4. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi daring, yaitu GO-JEK telah melakukan kerjasama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi GO-JEK.

Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi daring merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung pengemudi (*driver*) kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi daring ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi daring, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara *supply and demand* (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, *driver*, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi daring.

Perusahaan penyedia aplikasi juga diwajibkan memberi akses monitoring pelayanan, data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data seluruh kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri.

Sedangkan perusahaan aplikasi yang menyediakan jasa angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan mengikuti ketentuan perusahaan angkutan umum yang dimuat dalam Pasal 21, 22, dan 23 Permen Nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banyak instansi dan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*), maka untuk itu diperlukan suatu kordinasi seluruh *stakeholder*, sehingga penanganannya dapat dilaksanakan secara terpadu, efektif, efisien dan tepat sasaran, sebagaimana diamanatkan dalam pasal 203 ayat (1), UU LLAJ yang berbunyi:

“Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan”.

Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 204 ayat (1) yang berbunyi: *“Perusahaan transportasi umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan”.*

Pasal 138 ayat (1) yang berbunyi: *“Transportasi umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau”.*

Pasal 141 ayat (1) yang berbunyi: *“Perusahaan transportasi umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan”.*

2.7. Peran Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan

Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) adalah suatu instansi yang dibentuk pemerintah yang berfungsi untuk mengawasi dan mengatur masalah transportasi khususnya angkutan jalan. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dibentuknya DLLAJ mengingat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

DLLAJ merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.

2.7.1. Tugas dan Fungsi DLLAJ

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara sehingga menimbulkan suatu tugas untuk DLLAJ yang diantaranya, yaitu:

1. Perumusan kebijakan teknis dibidang lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan pelayanan umum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi, diantaranya⁵³:

1. Merencanakan kegiatan dan program di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Penyiapan bahan pengendalian dan pengawasan manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas dan bimbingan keselamatan dan ketertiban lalu lintas;
3. Penyiapan penyusunan dan penetapan jaringan transportasi jalan;
4. Penyiapan pemberian perijinan, pelayanan dan pengendalian kelebihan muatan dan tertib pemanfaatan jalan;
5. Penyiapan dan koordinasi dengan bidang-bidang dan instansi terkait dalam rangka transportasi lokal;
6. Pembinaan pengendalian, monitoring, evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan tugas;
7. Mengkoordinasikan dan menyiapkan rencana pengoperasian prasarana transportasi jalan;
8. Penyiapan dan koordinasi dengan bidang-bidang dan instansi terkait dalam rangka penyusunan transportasi lokal;
9. Menyelenggarakan administrasi di lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

2.7.2. Kewenangan DLLAJ

Kewenangan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika;
2. Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan kabupaten; pengawasan dan pengendalian

⁵³ Andrew R. Cecil, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, 2011, Nuansa Cendikia, Jakarta, hlm. 31

- operasional terhadap penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan kabupaten;
3. Penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk kebutuhan angkutan yang wilayah pelayanannya dalam satu kabupaten;
 4. Pemberian rekomendasi izin trayek angkutan perdesaan/angkutan kota;
 5. Penyusunan dan penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan kabupaten;
 6. Pemberian rekomendasi izin operasi angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan barang;
 7. Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan kabupaten;
 8. Penyelenggaraan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan kabupaten;
 9. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor;
 10. Pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangannya;
 11. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran: peraturan daerah bidang LLAJ, pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran ketentuan pengujian berkala, dan perizinan angkutan umum;
 12. Pemberian rekomendasi izin trayek angkutan kota yang wilayah pelayanannya dalam satu wilayah kabupaten;
 13. Koordinasi dan fasilitasi pemberdayaan komunikasi sosial dan pengembangan kemitraan media.

2.8. Kementerian Perhubungan dan Direktorat Perhubungan

Masyarakat Indonesia niscayaterbiasa dengan berbagai alat transportasi. Indonesia terdiri dari pulau-pulau pada akhirnya membuat berbagai moda transportasi bukan lagi menjadi hal asing. Kementerian Perhubungan pada akhirnya diciptakan sebagai forum pemerintah

mengurusi permasalahan tersebut. Nama Kementerian Perhubungan akan mendadak terkenal ketika musim mudik tiba.

Lalu lintas dan berbagai hal yang berhubungan dengannya menjadi salah satu permasalahan tersendiri bagi Indonesia. Permasalahan itu semakin sulit ketika mengingat jumlah rakyat Indonesia sangat besar. Mereka adalah masyarakat harus diakomodir segala kebutuhannya, termasuk kebutuhan dalam bertransportasi. Hal itulah kemudian yang menjadi salah satu latar belakang terbentuknya Kementerian Perhubungan.

Kementerian Perhubungan Indonesia semakin berkembang sinkron dengan kebutuhan. Pada masa Kabinet Pembangunan IV berlangsung dari 19 Maret 1983 hingga Maret 1988, Kementerian Perhubungan atau Departemen Perhubungan mulai memiliki beberapa direktorat. Pembagian direktorat tersebut dibedakan atas jenis alat transportasi. Yaitu, Direktorat Perhubungan Darat, Direktorat Perhubungan Laut, Direktorat Perhubungan Udara.

Pembagian direktorat dalam forum milik pemerintah ini ditujukan untuk mempermudah kinerja. Kementerian Perhubungan pun menjadi sebuah forum membawahkan beberapa direktorat. Direktorat itu sendiri kemudian membawahkan beberapa kanwil yang tersebar di provinsi-provinsi ada di Indonesia.

2.8.1. Tugas Pokok Kementerian Perhubungan

Sebagai salah satu lembaga milik negara Indonesia, hakikatnya tugas pokok yang dimiliki baik Kementerian-kementerian lain adalah membantu pemimpin negara dalam hal ini presiden. Sebagai orang yang bertanggung jawab atas segala hal, presiden tetap membutuhkan bantuan agar kegiatan bermasyarakat dapat berjalan dengan baik.

Selain membantu presiden untuk menjalankan roda pemerintahan, Kementerian Perhubungan memiliki tugas yang lebih spesifik. Tugas tersebut tentu saja berkenaan dengan perihal

transportasi dan permasalahannya. Berikut ini adalah beberapa tugas dari Kementerian Perhubungan⁵⁴:

- 1) Kementerian Perhubungan memiliki tugas untuk merumuskan berbagai kebijakan nasional. Kebijakan nasional tersebut memiliki kebijakan pelaksanaan dan kebijakan teknis di bidang perhubungan.
- 2) Sebagai pelaksana urusan pemerintahan dalam bidang perhubungan.
- 3) Sebagai badan yang mengelola milik atau kekayaan negara atau inventaris negara dibidang perhubungan.
- 4) Sebagai badan yang mengawasi dan melaksanakan tugas yang berkenaan dengan bidang perhubungan.
- 5) Sebagai badan yang melaporkan hasil, evaluasi, saran di bidang perhubungan kemudian mempertanggungjawabkannya kepada presiden.

Tugas-tugas yang dimiliki oleh Kementerian Perhubungan tersebut memiliki satu tujuan yang biasa dikenal dengan istilah visi. Visi dari Kementerian Perhubungan yaitu terwujudnya penyelenggaraan pelayanan transportasi yang handal, memiliki daya saing dengan alat-alat transportasi yang datang dari luar, serta memberikan nilai tambah pada setiap pelayanannya.

Kementerian Perhubungan mengatur dan mengawasi semua jasa transportasi baik darat, laut maupun udara. Terlebih lebih mengatur dan mengawasi jasa transportasi berbasis aplikasi daring.

Pemerintah melalui Kementrian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis aplikasi daring dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam

⁵⁴ Tugas Pokok Kementerian Perhubungan, <http://www.binasyifa.com/119/88/25/kementerian-perhubungan-dan-direktorat-perhubungan.html> diakses pada 19 Desember 2017

Trayek seperti taksi, angkutan sewa, carter, pariwisata dan lainnya.⁵⁵ Sehingga pada akhir jasa transportasi berbasis aplikasi daring ini dapat beroperasi sambil menunggu keluarnya peraturan baru yang lebih baru dan lebih mengikat.

Terdapat beberapa kegiatan pengawasan yang dilakukan dalam hal berlalu lintas, yaitu:

1. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan-kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan-tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut. Termasuk dalam kegiatan penilaian antara lain meliputi penentuan kriteria penilaian, analisis tingkat pelayanan, analisis pelanggaran dan usulan tindakan perbaikan.
2. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam tindakan korektif adalah peninjauan ulang terhadap kebijaksanaan apabila di dalam pelaksanaannya menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.

⁵⁵ Sosialisai Pengaturan Angkutan Umum Berbasis Aplikasi Daring, <http://nasionalkompas.com/read/2016/0421/11050331/Permendhub.Soal.Pengaturum.Berbasis.Aplikasi.Perlu.Disosialisasikan> diakses pada 18 Desember 2017

BAB III
PEMBAHASAN MASALAH 1
PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PIDANA PENGEMUDI
ANGKUTAN DARING TERHADAP KESELAMATAN PENGGUNA
JALAN DI WILAYAH BEKASI

3.1 Pendekatan Masalah

Pada penelitian ini penulis melakukan pendekatan terhadap pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan penulis dalam usaha mencari kebenaran dengan melihat asas-asas yang terdapat dalam berbagai peraturan undang-undang, peraturan, atau norma-norma terkait dan dapat dari beberapa dasar hukum yang berlokasi di wilayah Bekasi.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang tidak menyebutkan dengan jelas bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum, tetapi dalam UU tersebut juga tidak terdapat larangan mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Contohnya, yaitu Pasal 137 ayat (2), "*Angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus*".

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan juga tidak disebutkan dengan jelas mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan umum untuk mengangkut orang. Pasal 10 ayat (4) PP No. 74 Tahun 2014 hanya menjelaskan teknis sepeda motor sebagai angkutan barang. Jadi, belum ada peraturan yang mengatur secara jelas mengenai keberadaan kendaraan bermotor roda 2 (dua), khususnya Gojek yang dianggap melanggar peraturan angkutan orang.

Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, kemudian pada Pasal 47 ayat (2), kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang,

mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus, kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum⁴⁶.

Berdasarkan Pasal 1 poin ke-10 UU LLAJ, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran, dan merupakan jasa transportasi dengan dipungut bayaran, membandingkan dua hal di atas maka seharusnya dapatlah kita simpulkan bahwa angkutan daring merupakan kendaraan bermotor umum.

Akan tetapi, permasalahan utamanya justru terletak pada kendaraan itu sendiri, yaitu angkutan daring. Kendaraan bermotor dinilai tidak sesuai dengan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama. Bahkan kendaraan bermotor roda 2 (dua) ojek tidak termasuk dalam angkutan umum yang terdapat dalam UU No. 22 Tahun 2009.

1. Pengertian Umum

Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi.

Dalam melakukan mobilitas tersebut sering membawa barang ataupun tidak membawa barang. Oleh karenanya, diperlukan alat sebagai sarana transportasi. Menurut pendapat Abbas Salim yang mengartikan bahwa transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam ataupun benda lain dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin.

Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap

⁴⁶ Republik Indonesia, *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Bab VII Pasal 47 angka 1 dan angka 2

memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu dan kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi, disamping itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

2. Tanggung Jawab

Tanggung jawab berkaitan dengan kata jawab atau *response* atau dalam bahasa Belanda dikenal dengan *antwoord*. Menurut Lorens Bagus tanggung jawab adalah konsekuensi niscaya dari kehendak bebas manusia dan *imputabilitas* (ketergugatan) yang berlandaskan kehendak bebas.

Pada hakikatnya hanya masing-masing individu yang dapat bertanggungjawab. Istilah tanggung jawab pribadi atau tanggung jawab sendiri sebenarnya “mubajir”. Suatu masyarakat yang tidak mengakui bahwa setiap individu mempunyai nilainya sendiri yang berhak diikutinya tidak mampu menghargai martabat individu tersebut dan tidak mampu mengenali hakikat kebebasan.

Setiap manusia mempunyai kemungkinan terhadap tanggung jawab dan di banyak situasi juga kewajiban moral atau hukum untuk bertanggungjawab terhadap orang lain

Pengertian tanggung jawab sangat luas, menurut Peter Salim, pengertian tanggung jawab dapat dikelompokkan menjadi tiga dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan atau yang berkaitan dengan pembayaran. Disamping itu *accountability* dapat diartikan sebagai kepercayaan. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan sebagai ikut memikul beban, akibat suatu perbuatan. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* juga dapat diartikan sebagai kewajiban memperbaiki kesalahan yang pernah

terjadi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan sebagai wajib menanggung segala sesuatunya, jika terjadi apa-apa dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab dalam arti *liability* dapat pula berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Tanggung jawab *liability* dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita⁴⁷.

3. Pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing disebut sebagai “*toereken-baarheid*”, “*criminal responsibility*”, “*criminal liability*”, pertanggungjawaban pidana ini dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersebut dapat dipertanggungjawabkan atas pidananya atau tidak terhadap tindakan yang dilakukan itu

Tindak pidana dalam pengertiannya tidak termasuk pertanggungjawaban pidana. Seseorang dapat di pidana atau tidak tergantung dari perbuatan orang tersebut mengandung kesalahan atau tidak. Seseorang yang melakukan kesalahan dapat dilihat dari norma masyarakat dan peraturan perundang-undangan yang dilanggar.

Menurut Andi Hamzah seseorang dapat di pidana dalam dua hal, yaitu:

- a. adanya perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau dengan kata lain adanya unsur melawan hukum.
- b. pelakunya memiliki unsur kesengajaan dan/atau kealpaan, sehingga perbuatan melawan hukum tersebut dapat di pertanggungjawabkan.

⁴⁷ K. Martono, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 217

Dalam hukum pidana dikenal dengan konsep *liability* atau “pertanggungjawaban” dan merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa latin ajaran kesalahan dikenal dengan sebutan *mens rea*. Doktrin *mens rea* dilandaskan pada suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat. Dalam bahasa Inggris doktrin tersebut dirumuskan dengan *an act not make a person guilty, unless the mind is legally blameworthy*. Berdasar asas tersebut, ada dua syarat yang harus dipenuhi untuk dapat memidana seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah yang terlarang/perbuatan pidana (*actus reus*), dan ada sikap batin jahat/tercela (*mens rea*).⁴⁸

Dalam konsep KUHP tahun 1982-1983, pada pasal 27 menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif ada pada tindak pidana berdasarkan hukum yang berlaku, secara obyektif kepada pembuat yang memenuhi syarat-syarat undang-undang untuk dapat di kenai pidana karena perbuatannya.⁴⁹

Menurut Roeslan Saleh, dalam pengertian perbuatan pidana tidak termasuk pertanggungjawaban. Perbuatan pidana menurut Roeslan Saleh mengatakan, orang yang melakukan perbuatan pidana dan memang mempunyai kesalahan merupakan dasar adanya pertanggungjawaban pidana. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak di ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat.⁵⁰

⁴⁸ Hanafi, 1999, *Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jurnal Hukum, Vol. 6 No. 11, hlm. 27

⁴⁹ Djoko Prakoso. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*. Edisi Pertama , (Yogyakarta: Liberty Yogyakarta , 1987), hlm. 75

⁵⁰ *Ibid*

3.2 Sumber Data dan Jenis Data

Sumber data penelitian ini berasal dari data lapangan dan data kepustakaan. Sedangkan dilihat dari jenis data sekunder, dijelaskan sebagai berikut.

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan, yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

a. Bahan hukum primer antara lain:

- (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP);
- (3) UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- (4) UU RI No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah;
- (5) UU RI No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
- (6) PP No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
- (7) PP RI No. 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
- (8) PM No. 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan kepustakaan lainnya, serta bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti undang-undang, literatur-literatur, makalah-makalah, dan lain-lain yang berhubungan dengan permasalahan penelitian yang diteliti.

c. Bahan hukum tersier, yaitu kamus-kamus yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan primer yang digunakan dari data yang diperoleh langsung di lapangan atau data yang langsung dari masyarakat. Yang ditambah dengan data yang diperoleh dari pengamatan atau

wawancara para responden, dalam hal ini adalah pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan masalah tesis ini, khususnya di wilayah Bekasi.

Menheim membedakan jenis data berdasarkan tingkat kepercayaan peneliti terhadap data bukan dilihat dari sumber diperolehnya suatu data, yaitu:

- a. *First level data*, yaitu data yang diperoleh dari hasil wawancara;
- b. *Second level data*, yaitu data yang diperoleh dari hasil pengamatan;
- c. *Third level data*, yaitu data yang diperoleh dari hasil pengamatan yang dicatat.

3.3 Penentuan Populasi dan Sampel

3.3.1 Penentuan Populasi

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari unit analisis yang ciri-cirinya akan diduga.⁵¹ Populasi adalah jumlah keseluruhan objek penelitian yang terdiri dari manusia, benda-benda, hewan, tumbuh-tumbuhan, gejala-gejala, nilai test atau peristiwa-peristiwa sebagai sumber data yang memiliki karakteristik di dalam suatu penelitian. Untuk penulisan tesis ini penulis mengambil populasi penelitian yang ada kaitannya dengan masalah-masalah yang dibahas.

Sehubung penelitian ini dilaksanakan di wilayah hukum Bekasi, maka populasi penelitian ini meliputi seluruh pengemudi angkutan daring di wilayah Bekasi, Penyidik di Kepolisian Resort Kota Bekasi, serta para pengguna jalan yang pernah di sidik oleh penyidik di Kantor Kepolisian Resort Kota Bekasi.

Penelitian ini banyak menggunakan data dukung sebagai objek dari para pengemudi dan pengguna angkutan daring serta pengguna jalan di wilayah Bekasi.

⁵¹ Masri Singarimbun, *Metode Survei* (LP3ES: Jakarta, 1987) hal.152

3.3.2 Penentuan Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang diambil dengan cara-cara tertentu.

Penentuan sampel dalam penulisan skripsi ini menggunakan metode pengambilan sampel dengan cara *Purposive Samplin*, yaitu dengan penunjukan langsung oleh penulis untuk dijadikan sebagai sampel penelitian atau kedudukan sampel yang dianggap telah mewakili dengan masalah yang hendak diteliti. Adapun pengambilan sampel dari populasi peneliti ini ditentukan secara langsung sebagai responden, yang terdiri dari:

- (1) Lima orang pengemudi angkutan daring jenis Uber;
- (2) Lima orang pengemudi angkutan daring Janis Grab;
- (3) Lima orang pengemudi angkutan daring jenis Go-Car;
- (4) Lima orang Petugas Pengamanan dari masing-masing Kepolisian Sektor Jajaran Kepolisian Resort Kota Bekasi;
- (5) Lima orang pengguna Jalan di wilayah Bekasi.

3.4 Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

3.4.1 Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penyusunan tesis ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Studi Keputaskaan

Studi keputaskaan bertujuan untuk memperoleh data sekunder, mencari teori-teori, pandangan-pandangan yang berhubungan dengan pokok permasalahan yang akan dibahas. Adapun data sekunder ini mencakup norma atau kaidah dasar, Peraturan Dasar, Peraturan Perundang-undangan, Peraturan Menteri terkait serta bahan-bahan hukum lainnya yang digunakan untuk mendukung data primer kemudian melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian.

b. Studi Lapangan

Untuk memperoleh bahan primer, studi lapangan ditempuh dengan cara melakukan wawancara untuk mendapatkan gambaran jelas tentang permasalahan yang dikaji oleh penulis. Wawancara ditujukan kepada polisi yang petugas menyidik dan pengemudi yang pernah mengalami langsung proses penyidikan oleh pengemudi yang pernah mengalami langsung proses penyidikan oleh pihak penyidik.

3.4.2 Pengolahan Data

Setelah data yang dikehendaki terkumpul baik dari studi kepustakaan maupun dari lapangan, maka data di proses melalui pengolahan data dengan langkah-langkah sebagai berikut:

a. Seleksi Data

Seleksi data dilakukan untuk mengetahui apakah data yang diperlukan sudah mencakup atau belum dan data tersebut berhubungan atau tidak berhubungan dengan pokok permasalahan yang dibahas.

b. Klasifikasi Data

Klasifikasi data yang telah diperoleh disusun menurut klasifikasi yang telah ditentukan sesuai dengan sistematika penulisan. Dan dilakukan pemilihan dari data yang didapatkan sesuai dengan pokok permasalahan.

c. Penyusunan Data

Penyusunan data dimaksudkan untuk mendapatkan data dalam susunan yang sistematis dan logis serta berdasarkan kerangka pikir. Dalam tiap tahap ini data dapat dimasukkan ke dalam tabel apabila diperlukan.

3.5 Analisis Data

Data yang sudah terkumpul dan tersusun secara sistematis kemudian dianalisis dengan metode kualitatif, yaitu mengungkapkan dan memahami kebenaran masalah dan pembahasan dengan menafsirkan data yang diperoleh dari hasil penelitian, lalu data tersebut diuraikan dalam bentuk kalimat-kalimat yang disusun secara terperinci, sistematis dan analisis sehingga akan mempermudah dalam penarikan suatu kesimpulan.

Kedaaan lalu lintas saat ini tentu saja tidak bisa diabaikan begitu saja, hal ini mengingat jalan merupakan salah satu sarana masyarakat luas dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari. Dibutuhkan sebuah sistem lalu lintas yang memuat standard dasar bagi keselamatan para pengguna jalan. Keselamatan jalan atau *Road Safety Is No Accident* merupakan hal yang mutlak bagi negara Indonesia ditengah tingginya mobilitas masyarakat.

Pendekatan Sistem yang berkeselamatan pada keselamatan jalan memahami pentingnya transportasi bagi masyarakat, dan mendukung pandangan bahwa perjalanan harus berkeselamatan bagi semua pengguna jalan karena pengguna jalan harus dalam perjalanan mereka berinteraksi dengan jalan dan kendaraan. Tujuan dari Sistem yang Berkeselamatan adalah meniadakan kecelakaan fatal dan mengurangi luka parah dengan menciptakan sistem transportasi yang berkeselamatan dan memaafkan kesalahan manusia dan mempertimbangkan kerentanan orang untuk mendapat luka parah. Hal ini dapat dilakukan melalui fokus kebijakan pada infrastruktur jalan, kendaraan dan kecepatan, dengan didukung oleh serangkaian kegiatan di bidang pendidikan, perubahan perilaku, peraturan, penegakan hukum dan pinalti.

3.6 Aturan Kebijakan

Menurut Soetandyo Wignyoseobroto, sebagaimana dikuitp Setiono, terdapat lima konsep hukum, yaitu:

- 1) Hukum adalah asas kebenaran dan keadilan yang berisfat kodrati dan berlaku universal;

- 2) Hukum adalah norma-norma positif di dalam sistem perundang-undangan hukum nasional;
- 3) Hukum adalah apa yang diputuskan oleh hakim *in concreto* dan tersistematisasi sebagai *judge made law*;
- 4) Hukum adalah pola-pola perilaku sosial yang terlembagakan, eksis sebagai variable sosial yang empiris;
- 5) Hukum adalah manifestasi makna-makna simbolik para perilaku sosial sebagai tampak dalam interaksi antar mereka.

Angkutan umum berbasis daring banyak yang melakukan pelanggaran, tercatat berbagai pelanggaran dalam peraturan yang ada, diantaranya yaitu:

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan;
- 2) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan;
- 3) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal;
- 4) Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2000 tentang Kantor Perwakilan Perusahaan Asing;
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

Guna mencapai ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas menurut pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

Beberapa yang menjadi perhatian dari keutamaan dalam ketertiban dan keselamatan berlalu lintas diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a) rambu perintah atau rambu larangan;
 - b) Marka Jalan;
 - c) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d) gerakan Lalu Lintas;
 - e) berhenti dan Parkir;
 - f) peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g) kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h) tata cara pengendalian dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- 4) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan beberapa keterangan penting, yaitu:
 - a) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b) Surat Izin Mengemudi;
 - c) bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d) tanda bukti lain yang sah.
- 5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- 6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan alat pelindung lain (helm Gagasan Pengaturan Pengendalian Sepeda Motor dalam Sistem Transportasi

Nasional Lex Jurnalica Volume 10 Nomor 1, April 2013) yang memenuhi standar nasional Indonesia.

- 7) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- 8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Pengaturan di bidang hukum pidana mengatur tentang ancaman terhadap penggunaan kendaraan bermotor yang bertentangan dengan hukum pidana. Beberapa peraturan pemerintah tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2009 tentang Jalan Tol, Peraturan Pemerintah 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun tentang Angkutan Jalan. Kedua peraturan pemerintah yang disebut terakhir masih merupakan peraturan pelaksana dari undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang lama (UU Nomor 14 Tahun 1992).

Keselamatan transportasi jalan merupakan tanggung jawab bersama baik dari semua *stakeholder* transportasi jalan, regulator, dan masyarakat luas. Pemerintah juga berperan penting sebagai regulator dalam pengontrol antara lain Kementerian Pekerjaan Umum untuk bidang infrastruktur jalan, Kementerian Perhubungan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas angkutan jalan, Kementerian Perindustrian untuk pengembangan industri sarana transportasi jalan, Kementerian Ristek untuk bidang pengembangan teknologi transportasi jalan, Kepolisian untuk bidang registrasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, serta operasional manajemen berlalu lintas.

Pada Maret 2010 yang lalu, pemerintahan di seluruh dunia mencanangkan Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Kampanye yang diprakarsai oleh World Health Organization (WHO) ini memberikan beberapa fakta mengenai keselamatan di jalan. Berikut ini adalah fakta-fakta tentang keselamatan jalan oleh WHO.

1. Lebih dari 1,2 juta jiwa meninggal tiap tahun karena kecelakaan di jalan raya.
2. Sebanyak 50 juta orang mengalami cedera atau kelumpuhan tiap tahunnya karena kecelakaan lalu lintas.
3. Setengah dari korban-korban kecelakaan itu merupakan pengguna jalan yang cukup rawan, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan sepeda motor.
4. Kecelakaan lalu lintas di banyak negara menghabiskan dana sekitar 4 persen dari pendapatan negara-negara tersebut.
5. Penggunaan sabuk pengaman dapat mengurangi tingkat kematian saat kecelakaan hingga 61 persen.
6. Penggunaan kursi khusus bayi dapat mengurangi tingkat kematian anak-anak hingga 35 persen.
7. Penggunaan helm dalam berkendara, khususnya kendaraan roda dua dapat mengurangi cedera kepala hingga 45 persen.

Bekasi adalah salah satu wilayah tertua di Indonesia, dan memiliki sejarah menjadi ibu kota Kerajaan Tarumanagara. Saat itu, nama Bekasi adalah Dayeuh Sundasembawa. Bekasi saat ini telah dinamakan dengan Pemerintahan Dati II yang terdiri dari Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi di Jawa Barat.

Kabupaten Bekasi memiliki luas wilayah tercatat 1.224,88 km² dan jumlah populasi penduduk tahun 2010 adalah 2.630.401 orang. Perkiraan resmi terakhir tahun 2014 adalah 2.828.767 orang, dengan kepadatan 2.309 orang/km². Kabupaten Bekasi terbagi menjadi 23 kecamatan, ditabulasikan di bawah ini dengan populasi Sensus 2010.⁵²

⁵² Badan Pusat Statistik, 2011, Jakarta

Table. 1 Populasi Sensus Kabupaten Bekasi Tahun 2010

Distrik	Sensus Penduduk	Distrik	Sensus Penduduk
Setu	111,670	Babelan	209.564
Serang Baru	99.197	Tarumajaya	109.296
Cikarang Pusat	56,756	Tambelang	35.376
Cikarang Selatan	143.03	Sukawangi	43.119
Ciburusah	74.587	Sukatani	70,299
Bojongmangu	25.033	Sukakarya	42.468
Cikarang Timur	91.326	Pebayuran	92.821
Kedungwaringin	55.654	Cabangbungin	47.844
Cikarang Utara	230.563	Muara Gembong	35.503
Karangbahagia	90.654		
Cibitung	195,566		
Cikarang Barat	211.578		
Tambun Selatan	417.008		
Tambun Utara	137,099		

Sumber: Sensus Penduduk Kota Bekasi, 2014

Kota Bekasi memiliki luas wilayah tercatat 210,49 km² (81,27/sq mi) dan memiliki jumlah populasi penduduk tahun 2010 adalah 2.378.211, sedangkan di tahun 2014 adalah 2.663.011 orang, memberikan kepadatan 11.900/km² (31.000/sq mi). Kota Bekasi terbagi menjadi 12 kecamatan.⁵³

⁵³ [Bekasikota.bps.go.idhttp://bekasikota.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/9](http://bekasikota.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/9), 2014, Sensus Penduduk Kota Bekasi

Table. 2 Populasi Sensus Kota Bekasi Tahun 2014

No.	Distrik	Sensus Populasi
1.	Rawalumbu	241.859
2.	Pondok Melati	147.674
3.	Pondok Gede	282.817
4.	Mustikajaya	214.071
5.	Medan Satria	178.612
6.	Jatisampura	129.036
7.	Jatiasih	230.143
8.	Bekasi Utara	353.578
9.	Bekasi Timur	258.391
10.	Bekasi Selatan	221.519
11.	Bekasi Barat	293.144
12.	Bantargebang	112.167

Sumber: Sensus Penduduk Kota Bekasi, 2014

Dilihat dari tabel di atas, jelas disimpulkan bahwa wilayah Bekasi memiliki kapasitas wilayah yang luas dan jumlah penduduk yang padat. Dilihat dari tingkat pengguna jalan wilayah Bekasi cukup rawan akan kecelakaan lalu lintas.

Pihak kepolisian merupakan instansi pertama tempat melaporkan terjadinya suatu tindak pidana dalam masyarakat. Untuk mengetahui tingkat suatu kejahatan yang mengalami peningkatan atau penurunan dapat dilihat dari angka-angka statistik yang dibuat oleh pihak Kepolisian.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (32) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah “suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan“. Dalam menyelenggarakan kegiatan untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya merupakan tanggung jawab dari Kepolisian Negara Republik

Indonesia, hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 200 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

1. Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggungjawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Untuk mewujudkan dan memelihara keamanan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan kegiatan:
 - a. Penyusunan program nasional keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
 - c. Pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas.
 - d. Pengkajian masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan.
 - e. Manajemen keamanan lalu lintas.
 - f. Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patroli.
 - g. Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.
 - h. Penegakan hukum lalu lintas.

Dengan diselenggarakannya lalu lintas jalan dan angkutan jalan sesuai dengan asas-asas yang diatur dalam Pasal 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pasal 1 ayat (24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu “suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan

kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda“.

Para pejalan kaki yang menjadi korban kecelakaan tersebut berada pada tempat yang benar, hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 131 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

1. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
2. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.
3. Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Pasal 132 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa:

1. Pejalan kaki wajib:
 - a. Menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi.
 - b. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
2. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.

Berikut merupakan tabel 3. terkait data jumlah pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian di Wilayah Bekasi tahun 2009 sampai dengan tahun 2012.

Tabel. 3

Data Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Bekasi Tahun 2009 – 2012

Tahun	Jumlah Kasus	Korban			Kerugian Materil
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	
2009	13	11	6	8	Rp. 79.500.000
2010	16	12	5	4	Rp. 24.500.000
2011	35	33	6	9	Rp. 81.000.000
2012	54	38	8	57	Rp. 65.000.000
Jumlah	118	94	25	78	Rp.250.000.000

Sumber: Unit Laka Lantas Polres Wilayah Bekasi

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Wilayah Bekasi dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2012 sebanyak 118 kasus yang mengakibatkan 94 korban meninggal dunia, 25 korban luka berat, dan 78 korban luka ringan serta mengakibatkan kerugian materil sebanyak Rp 250.000.000.

Pada tabel di atas, terlihat pula bahwa kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Wilayah Bekasi setiap tahun mengalami peningkatan yakni pada tahun 2009 terdapat 13 kasus, tahun 2010 terdapat 16 kasus, tahun 2011 terdapat 35 kasus dan pada tahun 2012 terdapat 54 kasus kecelakaan lalu lintas. Selanjutnya terlihat pula pada tabel bahwa jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia tiap tahun mengalami peningkatan, yakni pada tahun 2009 terdapat 13 korban, tahun 2010 terdapat 16 korban, tahun 2011 terdapat 33 korban dan pada tahun 2012 terdapat 38 korban.

Tabel. 4 mengemukakan data jenis kelamin pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian yang terjadi di Wilayah Bekasi.

Tabel. 4

Data Jenis Kelamin Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menimbulkan Kecelakaan Berakibat Kematian di Wilayah Bekasi Tahun 2009 – 2012

Jenis Kelamin	2009	2010	2011	2012	Jumlah	%
Laki-laki	13	16	35	54	118	100
Perempuan	-	-	-	-	-	0
Jumlah	13	16	35	54	118	100

Sumber: Unit Laka Lantas Polres Wilayah Bekasi

Dari tabel di atas, menunjukkan jenis kelamin pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian di wilayah Bekasi dari tahun 2009-2012 keseluruhan dilakukan oleh laki-laki, yaitu sebanyak 118 kasus.

Pemakai jalan saat ini telah banyak digunakan pengendara tanpa memperhatikan jenis kelamin, dengan meningkatkan kemampuan dari para pengendara angkutan daring juga tidak memberikan keterbatasan terhadap pengemudi yang akan mendaftar.

Dengan memperhatikan data penelitian di atas, banyak menunjukkan bahwa angkutan daring merupakan angkutan dengan memberikan pelayanan melalui aplikasi teknologi dalam melakukan pemesanan. Transportasi yang dibantu dengan pelayanan teknologi dimaksudkan untuk memudahkan dalam pelayanan bagi para pengguna jasa, dari satu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Pasal 153 ayat (1) UULLAJ, berbunyi⁵⁴:

“Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.”

⁵⁴ Republik Indonesia, *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Pasal 153

Sedangkan Pasal 3 UULLAJ menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni⁵⁵:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Menurut Pasal 4 UULLAJ dinyatakan undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui⁵⁶:

- a. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

3.7 Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Daring

Tanggung jawab yang ada dalam pelaksanaan jasa transportasi berbasis aplikasi bermacam-macam. Mulai dari tanggung jawab terhadap kualitas pelayanan, privasi pengguna jasa, pajak, asuransi, sampai dengan keamanan transportasi itu sendiri. Letak tanggung jawab ini kemudian menjadi penting bagi Pemerintah, agar atas jasa transportasi tersebut kemudian jelas, siapa saja yang bertanggungjawab atas pelaksanaannya.

⁵⁵ Ibid, Pasal 2

⁵⁶ Ibid, Pasal 4

Di balik aplikasi transportasi adalah suatu Perseroan Terbatas (PT) sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 (“UU PT”). Perusahaan ini modalnya dapat berasal dari dalam negeri maupun luar negeri. Pada umumnya mereka bukan merupakan perusahaan transportasi seperti perusahaan penyedia jasa taksi atau bis umum, namun perusahaan ini terdaftar sebagai perusahaan *multi-service* yang menyediakan banyak jasa.

Gambar 1. Perusahaan Penyedia Aplikasi



Untuk memahami tanggung jawab hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi, harus dipahami bahwa “usaha melalui teknologi aplikasi” bukan merupakan suatu klasifikasi bidang usaha. Dalam KBLI maupun Daftar Negatif Indonesia tidak diatur mengenai “usaha melalui teknologi aplikasi”. Hal ini dikarenakan teknologi aplikasi dalam hal ini berfungsi sebagai penghubung atau *channel* kegiatan usaha, dan bukan bidang usaha secara khusus. Hal ini menyebabkan perusahaan-perusahaan seperti Gojek dan Grabtaxi menyatakan diri sebagai perusahaan teknologi, karena kegiatan usaha mereka adalah menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan penyedia usaha dan pengguna jasa.

Dengan merujuk bidang usaha sebagai perusahaan teknologi aplikasi, bentuk usaha berupa perusahaan yang bergerak di teknologi aplikasi bidang ini menyebabkan perusahaan seperti Gojek, Grabtaxi dan Uber dinilai tidak perlu untuk mengurus izin usaha di bidang transportasi. Yang kemudian menjadi perdebatan adalah apa saja tanggung jawab hukum yang dimiliki perusahaan penyedia aplikasi transportasi tersebut.

Keselamatan merupakan upaya untuk bebas atau mengurangi tingkat resiko dan kecelakaan. Sistem keselamatan transportasi mempunyai tujuan yang lebih spesifik, yaitu menciptakan kondisi penyelenggaraan transportasi yang selamat, aman dan nyaman sebagai tujuan bersama.

Pengelolaan keselamatan transportasi adalah upaya untuk menggerakkan berbagai institusi guna mewujudkan transportasi yang selamat sebagai tujuan bersama.

Sistem pengelolaan keselamatan transportasi menggunakan unsur yang terbagi atas beberapa komponen diantaranya *Liveware* (L) dalam hal ini manusia, *Hardware* (H) berupa kendaraan atau sarana, *Software* (S) berupa peraturan perundang-undangan terkait dengan keselamatan, dan *Environment* (E) meliputi infrasturktur, cuaca, kondisi wilayah dan hal lain yang berkaitan dengan situasi daerah di luar kendali manusia.

Dengan demikian, keterkaitan yang ada dalam teori *shel* yang dijelaskan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini jelas memiliki kesamaan. Dikatakan bahwa pengemudi angkutan daring yang dengan sengaja melakukan tindak pidana terhadap keselamatan pengguna jalan hingga merenggut nyawa manusia atau matinya seseorang dapat dikenakan sanksi tegas. Hal ini disebabkan keselamatan transportasi merupakan kunci utama dalam meningkatkan kepercayaan dengan peraturan yang berlaku.

BAB IV
PEMBAHASAN MASALAH 2
PENENTUAN KESALAHAN PENGEMUDI ANGKUTAN
DARING ATAS PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM
PIDANA TERHADAP KESELAMATAN PENGGUNA JALAN
DI WILAYAH BEKASI

4.1 Pertanggungjawaban Hukum Angkutan Daring

Kendaraan angkutan daring saat ini yang telah memiliki SIUP (Surat Izin Usaha Perdagangan) dan SITU (Surat Izin Tinggal Usaha) barulah GOJEK namun untuk izin operasionalnya belum ada dari Dishub. Angkutan daring saat ini menjadi pilihan sebagian masyarakat Indonesia sebagai jasa angkutan orang beberapa waktu terakhir, karena dengan kemudahan dan juga *background* sebagai angkutan favoritnya adalah angkutan umum roda 2 (dua) sepeda motor yang dapat melaju dengan mudah tanpa macet dan dapat berjalan di gang-gang kecil, beberapa alasan itulah yang menjadikan angkutan daring pilihan utama masyarakat dalam bepergian jika tidak membawa kendaraan pribadi. Akan tetapi masyarakat kurang mengerti tentang keamanan menjadi penumpang angkutan daring, mereka hanya memikirkan kenyamanan, cepat dan efisien ketika menumpang jasa angkutan daring tersebut.

Masyarakat perlu mengetahui bahwa ada perlindungan hukum jika saat menggunakan jasa angkutan daring mengalami kecelakaan di jalan raya, memang dalam hal ini belum jelas adanya peraturan mengenai angkutan daring, maka jika terjadi kecelakaan ini adalah kecelakaan murni, karena angkutan daring belum terdaftar sebagai angkutan umum dan belum juga ada dasar hukumnya, hanya saja pengemudi angkutan daring dan perusahaan jasa transportasi lainnya diperbolehkan beroperasi melalui kicauan (*tweet*) Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo di salah

satu media sosial⁴⁶ yang intinya memberikan perintah Menteri Perhubungan untuk mengizinkan jasa transportasi daring tetap beroperasi, karena sangat dibutuhkan rakyat Indonesia.

Setelah adanya pernyataan Presiden Republik Indonesia di atas, muncul lagi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan tersebut menjadi jawaban dari keraguan tentang peraturan mengenai angkutan transportasi yang berbasis angkutan daring. Berbagai kemudahan untuk penyelenggara angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi tersebut telah dijelaskan di dalam Pasal 40 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 yang berbunyi: *“untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi”* dan di ayat (2) yang berbunyi: *“untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi”*.

Penulis telah melakukan penelitian dan analisis melalui berbagai sumber, yang diharapkan dapat menjawab rumusan masalah dan menunjang penulisan tesis ini. Penulis melakukan penelitian dan olah data melalui wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, Dit lantasi Kota Bekasi, dan kantor cabang GO-JEK di Bekasi. Wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Bekasi di bidang Angkutan, yaitu Bapak Yayan Yuliana, menurut beliau GO-JEK belum bisa dikatakan sebagai angkutan bermotor umum, namun belum ada aturan yang jelas mengenai GO-JEK maupun angkutan daring itu sendiri, jika terjadi kecelakaan, maka yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut adalah pengemudi angkutan daring itu sendiri sehingga Dinas Perhubungan tidak ikut bertanggung jawab.

⁴⁶ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Daring*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, hlm. 200.

Angkutan daring belum resmi jadi angkutan umum, karena angkutan daring banyak yang belum memenuhi syarat-syarat pendirian perusahaan angkutan umum, karena hal tersebut akan menjadi sumber hukum administrasi bagi perusahaan angkutan daring dan Dinas Perhubungan bisa bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan di jalan raya maupun masalah-masalah yang timbul di dalam angkutan daring itu sendiri terkait pelayanan masyarakat sebagai kendaraan bermotor umum yang telah sah dan diakui pemerintah khususnya Dinas Perhubungan sebagai pengelola angkutan jalan.

Pihak POLANTAS BEKASI sendiri juga sependapat dengan Dinas Perhubungan Bekasi, yaitu angkutan daring merupakan angkutan umum bermotor yang dapat dikatakan ilegal karena belum mendapatkan izin resmi dari Dinas Perhubungan Bekasi, sehingga pengemudi angkutan daring beserta kendaraan yang digunakan dianggap sebagai kendaraan bermotor pribadi bukan kendaraan bermotor umum dan penegakan hukumnya disamakan dengan masyarakat pada umumnya, berbeda jika angkutan daring sudah resmi menjadi angkutan umum.

Pihak PT. GO-JEK menjelaskan bahwa jika terjadi kecelakaan yang harus bertanggung jawab adalah pengemudi GO-JEK itu sendiri, karena dalam perjanjian kerja antara PT GO-JEK dengan Mitra (pengemudi) dijelaskan bahwa Mitra menyetujui bahwa semua risiko maupun kewajiban yang disebabkan oleh kelalaian Mitra yang termasuk, namun tidak terbatas kepada keterlambatan Mitra dalam menyediakan jasa kepada konsumen (penumpang), kecelakaan dan kehilangan barang pada saat pengantaran, yang mungkin timbul dari maupun sehubungan dengan penyediaan jasa oleh Mitra kepada konsumen merupakan tanggung jawab Mitra.

Dalam perjanjian kerja antara PT. GO-JEK dengan Mitra juga menyebutkan, dengan ini Mitra membebaskan PT. GO-JEK dari segala macam tuntutan, gugatan, atau tindak hukum lainnya, baik dalam sebuah gugatan perdata maupun setiap tuntutan pidana yang dialami oleh Mitra dalam bentuk apapun terkait dengan jasa yang ditawarkan maupun disediakan melalui aplikasi GO-JEK. Jika ada informasi yang dapat

membantu untuk proses investigasi seperti plat nomor, maka PT. GO-JEK hanya dapat membantu sebagai mediator dalam mempertemukan kedua belah pihak untuk mencari penyelesaian masalah tersebut.

Bentuk tanggung jawab pengemudi GO-JEK atas terjadinya kecelakaan berupa ganti rugi kepada pihak penumpang, sedangkan PT GO-JEK memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan jasa Go-Ride (Jasa Angkutan Orang), konsumen atau penumpang akan menerima penggantian sampai dengan Rp. 10.000.000, dan untuk biaya rumah sakitnya sampai dengan Rp. 5.000.000, nominal tersebut dengan syarat dan ketentuan berlaku.⁴⁷

Berdasarkan pasal 234 ayat (1) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi:

“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”,

Dengan adanya peraturan perundang-undangan di atas, sudah jelas bahwa pihak perusahaan GO-JEK wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang GO-JEK tersebut. Atas dasar UULLAJ tersebut pihak POLANTAS BEKASI melakukan penegakan hukum, hal ini sama seperti penegakan hukum untuk warga sipil bukan penegakan hukum untuk angkutan umum, dan pihak POLANTAS BEKASI juga berpendapat tidak ada peraturan lain selain UULLAJ untuk menegakkan hukum bagi pihak angkutan daring yang melakukan pelanggaran dan/atau kelalaian saat mengemudi di jalan raya.

Perlindungan Hukum dibedakan menjadi 2 yaitu perlindungan hukum preventif dan represif, yaitu:

⁴⁷ www.go-jek.com diakses pada 16 November 2017 Pukul 20.15 WIB

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan hukum preventif, yaitu subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif.⁴⁸

Menurut pasal 235 ayat (1) UULLAJ yang berbunyi “jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud 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 dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana, dan menurut pasal 235 ayat (2) yang berbunyi:

“Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 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”.

Pasal 7 huruf f Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang berbunyi:

“Bahwa pelaku usaha wajib memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan”, sedangkan pada pasal 60 ayat (1) sampai ayat (3) UUPK yang berbunyi:

“Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar pasal 19 ayat (2) dan ayat (3), pasal 20, pasal 25 dan pasal 26.” Ayat (2) yang berbunyi “sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi

⁴⁸ Philipus M. Hadjon. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, hlm. 36

paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)” dan ayat (3) yang berbunyi“.

Tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa, penanganan perlindungan hukum oleh pengadilan umum dan peradilan administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum.

Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia.⁴⁹

Kasus yang pernah dialami angkutan daring yang merugikan penumpangnya adalah kasus kecelakaan yang terjadi di daerah Tambelang, Kabupaten Bekasi pada tanggal 25 September 2015. Penumpang tersebut mengalami patah tulang pada jari kaki korban, selang beberapa waktu pihak GO-JEK yang bekerjasama dengan jasa asuransi Allianz untuk memberikan asuransi kecelakaan bagi penumpang hingga Rp. 5 juta.

Berdasarkan peraturan di atas, maka penumpang GO-JEK bisa menuntut pengemudi GO-JEK dan juga perusahaan GO-JEK itu sendiri atas kerugian yang diderita pihak konsumen, dan pihak Kepolisian Lalu Lintas juga dapat membantu pihak konsumen atau penumpang GO-JEK tersebut jika terjadi kecelakaan di jalan raya dan menuntut ganti rugi atas kelalaian pihak pengemudi dan perusahaan GO-JEK.

⁴⁹ Philipus M. Hadjon, *op.cit.* hlm. 38

Penanggulangan kasus di atas, pihak GO-JEK telah memenuhi syarat sebagai perusahaan jasa yang memberikan kepuasan serta memenuhi hak konsumen yang telah mengalami kerugian yang diakibatkan oleh kelalaian pihak GO-JEK, jika hak konsumen tidak terpenuhi bisa juga melaporkan kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), karena hak sebagai konsumen telah dilanggar dan tidak dipenuhi.

4.2 Pertanggungjawaban Hukum Pidana Pengemudi Angkutan Daring Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Wilayah Bekasi

Hal ini dapat dilakukan melalui fokus kebijakan pada infrastruktur jalan, kendaraan dan kecepatan, dengan didukung oleh serangkaian kegiatan di bidang pendidikan, perubahan perilaku, peraturan, penegakan hukum dan pertanggungjawaban pidana angkutan daring terhadap keselamatan pengguna jalan di wilayah Bekasi patut dijadikan perhatian khusus.

Dilihat dari beberapa asas-asas yang terdapat dalam berbagai peraturan undang-undang, peraturan, atau norma-norma terkait dan dapat dari beberapa dasar hukum yang berlokasi di wilayah Bekasi. Pengguna jalan wajib memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi;
2. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

Fungsi jalan sebagai sarana perpindahan kendaraan, orang, barang maupun jasa sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah dikesampingkan dan cenderung untuk diabaikan.

Di Indonesia sendiri, berbagai peraturan dan perundang-undangan telah banyak dikeluarkan dengan tujuan menciptakan keamanan dan ketertiban para pengguna jalan dalam berlalu lintas. Akan tetapi, berbagai regulasi tersebut tidak cukup kuat untuk mengatur perilaku aman para pengendara kendaraan bermotor. Hal ini disebabkan semakin lengkap dan

nyaman fasilitas yang dimiliki oleh kendaraan bermotor membuat perilaku para pengendara mendekati ke arah *aggressive driving*. Aspek *aggressive driving* ini membuat para pengguna kendaraan bermotor untuk cenderung bersikap secara ugal-ugala, arogan, dan semaunya sendiri ketika berkendara menurut Darmanto, 2008. Kondisi ini tentu akan berakibat buruk bagi keselamatan si pengemudi motor tersebut serta keselamatan masyarakat pengguna jalan lainnya.

Pejalan kaki adalah salah satu pihak yang paling terancam keselamatannya akibat perilaku buruk para pengguna kendaraan. Lebih lanjut aspek perilaku tersebut sangat erat kaitannya dengan persyaratan utama seorang dapat menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya dimana salah satu persyaratannya adalah kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM). SIM atau *driving license* adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor.

Terkait dengan persyaratan tersebut, dapat mengindikasikan bahwa seseorang yang mengendarai kendaraan bermotor telah melalui serangkaian ujian yang diselenggarakan oleh Kepolisian dan dinyatakan lulus, sehingga berhak mengendarai kendaraan bermotor tersebut.

Selanjutnya pada Pasal 177 ayat (2) Perkap Nomor 22 Tahun 2010 tersebut dikatakan bahwa Ditlantas bertugas menyelenggarakan kegiatan lalu lintas yang meliputi Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas (Dikmaslantas), penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, administrasi *Regident* pengemudi serta kendaraan bermotor, melaksanakan patroli jalan raya antar wilayah, serta menjamin Kamseltibcarlantas. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Ditlantas menyelenggarakan fungsi dalam hal pembinaan lalu lintas, operasi Kepolisian bidang lalu lintas, pembinaan administrasi *regident* kendaraan bermotor, patroli jalan raya, serta juga peningkatan kerjasama lintas sektoral dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas.

Dengan tugas dan fungsi dari Ditlantas sebagaimana diatur dalam Perkap Nomor 22 Tahun 2010 tersebut, maka seyogyanya standard keselamatan pengguna jalan raya dapat terwujud. Substansi permasalahan yang menjadi dasar pemikiran kita untuk mewujudkan keselamatan jalan pada umumnya terbagi dalam 3 (tiga) bagian pokok, yaitu: (1) Pengujian SIM; (2) Penilaian Perilaku Pemilik SIM; dan (3) Penegakan Hukum. Melalui 3 (tiga) substansi permasalahan tersebut sebagai pelaksana pengemban fungsi tersebut. Namun kenyataannya, dibutuhkan inovasi, kreatifitas, serta keterampilan manajemen lalu lintas tetap harus dikedepankan guna mencapai keselamatan jalan yang diharapkan oleh sebagian besar masyarakat Indonesia

Beberapa kegiatan yang dapat dikedepankan sebagai upaya mewujudkan pengurangan kecelakaan oleh Ditlantas sebagai berikut:

1. Pengecekan kelengkapan kendaraan bermotor seperti SIM dan STNK melalui mekanisme operasi Kepolisian yang persuasif. Dikatakan persuasif karena lebih mengedepankan himbauan kepada masyarakat. Contohnya adalah operasi tanpa tilang, yakni ketika masyarakat tertangkap tidak membawa kelengkapan kendaraan maka tidak dilaksanakan tilang namun diberi himbauan atau sanksi psikologis seperti pemasangan stiker “Saya Pelanggar” pada bagian kendaraan.
2. Sanksi sosial kepada pelanggar *safety riding*, misalnya pengendara motor yang tidak menyalakan lampu atau tidak menggunakan helm standard diumumkan di media massa lokal, baik nama maupun nomor kendaraannya. Dengan hal tersebut diharapkan dapat menyentuh sisi kemanusiaan si pelanggar sehingga diharapkan akan muncul perasaan malu untuk mengulangi perbuatannya itu lagi.
3. Pemberian penghargaan kepada pengguna jalan teladan, yang didapat melalui pembentukan komunitas kendaraan serupa dan pengadaan program kegiatan terpadu oleh Ditlantas, misalnya *touring* bersama dan sebagainya.
4. Sanksi tegas kepada oknum anggota lantas yang masih melakukan pungutan liar (pungli) di jalan raya, disertai hukuman disiplin.

Kecelakaan Lalu Lintas dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) digolongkan menjadi 3, yakni (lihat Pasal 229):

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang,
2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Sehingga, terkait dengan yang Anda tanyakan, kecelakaan tersebut dapat tergolong kecelakaan lalu lintas ringan atau kecelakaan lalu lintas sedang. Dalam penelitian ini tidak menyebutkan apakah selain tidak ada korban jiwa, kecelakaan tersebut mengakibatkan luka ringan atau tidak.

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan ini diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“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.”

Namun, ketentuan tersebut tidak berlaku jika:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat

(lihat Pasal 236 UU LLAJ). Jadi, dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah dalam bentuk penggantian kerugian.

Jika dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas sebagaimana tersebut di atas, baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat adalah termasuk tindak pidana. Hal ini merujuk pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang berbunyi:

“Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Berdasarkan pada uraian di atas, maka pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi saja tanpa korban merupakan pelaku tindak pidana dan akan diproses secara pidana karena tindak pidananya.

Sanksi hukum yang dapat dikenakan atas kejadian di atas, bagi pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam dalam Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Sedangkan dalam hal pengemudi kendaraan bermotor dengan sengaja membahayakan kendaraan/barang, diatur dalam Pasal 311 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi:

“(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 4.000.000,00 (empat juta rupiah).”

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas terdapat pada pasal 314 UU LLAJ.

Selain sanksi penggantian kerugian, perusahaan angkutan umum yang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan dapat diberikan sanksi berupa terdapat pada pasal 199 ayat (1) UU LLAJ:

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; dan/atau
- d. pencabutan izin.

Sehubungan dengan hal tersebut, atas kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi namun tidak ada korban jiwa, perusahaan angkutan umum dapat dikenakan sanksi penggantian kerugian berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami sebagaimana telah kami uraikan di atas dan/atau sanksi administratif sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4.3 Penyebab Kesalahan Pengemudi Angkutan Daring Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Wilayah Bekasi

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam Pasal 1 huruf 23 yang menyatakan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Pada akhir ini, angkutan umum berbasis daring banyak yang melakukan pelanggaran dan tercatat berbagai pelanggaran dalam peraturan yang ada, diantaranya yaitu:

- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan;
- 3) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan;

- 4) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal;
- 5) Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2000 tentang Kantor Perwakilan Perusahaan Asing;
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

Catatan mengenai pelanggaran hukum yang dilakukan oleh angkutan umum berbasis daring diantaranya sebagai berikut:

- 1) Pelanggaran terhadap pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan angkutan umum dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum.
- 2) Pelanggaran terhadap pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan;
- 3) Pelanggaran terhadap pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyarankan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan.
- 4) Pelanggaran terhadap pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal yang menyatakan penanaman modal asing wajib dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.
- 5) Pelanggaran terhadap Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2000 tentang Kantor Perwakilan Perusahaan Asing dan surat keputusan Kepala BKPM Nomor 22 Tahun 2001 bahwa Uber Asia Limited sebagai KPAA sesuai dengan pasal 2 keputusan kepala BKPM Nomor 22 Tahun 2001, KPAA tidak diperkenankan melakukan

kegiatan komersial, termasuk transaksi jual beli barang dan jasa di Indonesia dengan perusahaan atau perorangan, tidak akan ikut serta dalam bentuk apapun dalam pengelolaan sesuatu perusahaan, anak perusahaan atau cabang perusahaan yang ada di Indonesia.

- 6) Tidak bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang resmi akan tetapi bekerjasama dengan perusahaan ilegal maupun perorangan.
- 7) Menimbulkan keresahan dan konflik di kalangan pengusaha angkutan resmi dan pengemudi taksi resmi
- 8) Berpotensi semakin menyuburkan praktik angkutan liar (ilegal) dan angkutan umum semakin tidak diminati.

Faktor Manusia (*Human Error*) Manusia selaku pelaku utama dalam kecelakaan lalu lintas. Dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di jalan raya baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya. Hal tersebut dapat dikarenakan antara lain adanya pengaruh dari dalam jiwa manusia itu sendiri yang dapat diuraikan dalam beberapa bagian diantaranya sebagai berikut.

a. Kelalaian Pada Pengemudi

Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga disebabkan karena kelalaian korban. Misalnya pada korban yang mengendarai kendaraan yang tidak memperhatikan kecepatan kendaraannya (melaju terlalu kencang) tanpa memperhatikan kendaraan yang ada di sekelilingnya yang akibatnya si pengendara tersebut mengalami kecelakaan. Selain kelalaian pengemudi kendaraan dalam berkendara yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki juga sering lalai.

Misalnya pejalan kaki yang berjalan di tengah-tengah jalan raya atau memotong jalan dengan tidak memperhatikan adanya kendaraan yang akan melintas. Jika pengemudi kendaraan menabrak pejalan

kaki pada posisi pertengahan jalan berarti bahwa pejalan kaki sementara memotong jalan lalu digilas kendaraan. Kenyataan tersebut memperlihatkan lalainya pejalan kaki tersebut memakai jalan raya dan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Apabila pejalan kaki tersebut berjalan di tengah-tengah jalan, maka besar kemungkinan ia ditabrak oleh kendaraan, demikian pula apabila ia pada saat menyeberangi jalan tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan dengan kecepatan tinggi akan lewat, maka hal tersebut dapat mengakibatkan timbulnya kematian pada seseorang.

Melakukan tindakan dengan menaikan dan menurunkan pengguna angkutan daring di sembarang lokasi/tempat merupakan salah satu tindakan yang tidak baik. Sebagaimana disebutkan dalam UU LLAJ Pasal 153 ayat (1), berbunyi:

“Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.”

b. Ketidak Hati-Hatian Pengguna Jalan

Ketidak hati-hatian dalam berkendara menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Seseorang yang tidak hati-hati dalam berlalu lintas memiliki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi. Dan masih banyak pengguna jalan raya yang masih kurang berhati-hati saat berkendara, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam keadaan mengantuk, tidak memberi isyarat ketika akan membelok, tidak menyalahkan lampu dan lain-lain.

c. Hasil Wawancara Para Pekerja GO-JEK

Menurut Bapak Susanto dan Pak Muji ada hambatan hambatan tentang perlindungan hukum di PT. GO-JEK adalah:

- 1) Tarif GO-JEK sebetulnya "kurang" kompetitif. Ya, seperti kita ketahui bersama tarif gojek yang dulu Rp. 10.000 s.d 25 KM

kemudian naik menjadi Rp. 15.000 s.d 25 KM dan saat ini turun lagi menjadi Rp. 10.000 sampai dengan 25 KM merupakan tarif promo atau dengan kata lain pihak GO-JEK masih melakukan subsidi terhadap pelanggan. Adapun tarif sebenarnya bisa jauh diatas tarif promo tersebut yang nilainya bisa lebih tinggi dari tarif ojek konvensional/pangkalan⁵⁰

- 2) GO-JEK belum memberlakukan tarif riilnya karena masih melihat kompetitornya seperti GRABBIKE yang juga masih memberlakukan tarif promo. Mungkin pihak GO-JEK berpikiran jika menaikkan tarif saat ini, maka pelanggannya akan pindah ke GRABBIKE yang masih memberlakukan tarif promo. Karena untuk menggunakan layanan dari GO-JEK ke GRABBIKE masyarakat tinggal menginstal aplikasi GRABBIKE pada ponsel mereka.
- 3) Menurut informasi dari pihak GO-JEK Bapak Susanto dan Pak Muji, pihak GO-JEK sebenarnya lebih menasar pada pelanggan yang tidak "*price sensitive*" atau tidak terlalu mempersoalkan tarif layanan, tapi lebih mengutamakan kemudahan, keamanan, dan kenyamanan. Padahal jika diteliti lebih jauh, pasar GO-JEK yang terbentuk saat ini sebagian besar adalah pelanggan kalangan menengah bawah yang masih "*price sensitive*", dimana mereka tertarik menggunakan GO-JEK karena tarifnya yang kompetitif selain kemudahan, transparansi harga, keamanan dan kenyamanan yang tidak ditawarkan oleh ojek konvensional.⁵¹
- 4) Banyak bermunculan kompetitor ojek daring. Tidak dapat dipungkiri jika ada *startup* baru yang muncul dan mampu berkembang dengan pesat maka akan muncul kompetitor-kompetitor sejenis yang juga ingin menguasai pasar tersebut. Tentunya pihak GO-JEK sudah menyiapkan strategi dan

⁵⁰ Hasil wawancara bersama Bapak Susanto, Rabu pukul 13.10-Bekasi

⁵¹ Hasil wawancara bersama Bapak Mujihari, Sabtu pukul 19.30-Bekasi

amunisi agar tetap memiliki *competitive advantages* di bidang angkutan daring karena mereka sudah mendapatkan keuntungan sebagai pioner di bidang ini, walaupun hal tersebut tidak dapat menjamin keunggulan GO-JEK karena pada akhirnya pasarlah yang lebih menentukan angkutan daring mana yang akan bertahan.

- 5) Maraknya manipulasi oleh *driver* GO-JEK. Ini merupakan isu yang harus ditangani secara serius oleh pihak GO-JEK, dimana terjadi kelemahan sistem yang memungkinkan *driver* GO-JEK melakukan order fiktif untuk mendapatkan keuntungan yang berlebih dan sangat merugikan pihak GO-JEK.
- 6) Adanya perseteruan antara ojek dan GO-JEK hal itu diungkapkan oleh salah satu *driver* GO-JEK bahwa adanya area yang dilarang oleh perusahaan untuk dimasuki seperti terminal dan stasiun.
- 7) Masalah privasi pelanggan atau potensi penyalahgunaan data pelanggan GO-JEK. Akhir-akhir ini media sosial cukup diramaikan oleh salah satu postingan yang berisi "teror" dari oknum *driver* GO-JEK yang merasatidak terima dengan review yang diberikan oleh salah satu penumpangnya. Oknum *driver* GO-JEK tersebut mengirim pesan SMS yang bernada ancaman ke penumpang yang memberikan *review* negatif. Selain itu ada pula oknum *driver* GO-JEK yang memanfaatkan nomor HP penumpangnya untuk melakukan "menggoda" penumpang tersebut. Mungkin masalah privasi tersebut terlihat sepele, namun data-data tersebut jika dimanfaatkan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab akan sangat merugikan. Bayangkan saja tindak kejahatan yang mungkin muncul ketika seorang yang memiliki niat buruk mengetahui alamat kerja, alamat rumah dan nomor Handphone seseorang belum lagi jika orang tersebut memperhatikan juga keadaan rumah, lingkungan rumah calon korban.