

# PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG KENDARAAN SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT

**Dewi Ayu Hamsona**

(SI Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)  
[dewihamsona@mhs.unesa.ac.id](mailto:dewihamsona@mhs.unesa.ac.id)

**Indri Fogar Susilowati**

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)  
[indrifogar@unesa.ac.id](mailto:indrifogar@unesa.ac.id)

## Abstrak

Kendaraan sepeda motor yang digunakan sebagai angkutan umum seperti ojek konvensional dan ojek *online* sebenarnya merupakan kendaraan angkutan umum yang belum memiliki payung hukum karena alasan keselamatan dan keamanan, dikatakan angkutan umum karena dipungut bayaran salah satu syaratnya. Didasarkan pada latar belakang bahwa kendaraan roda dua yang dijadikan angkutan umum, sama sekali tidak pernah diatur dalam perundang-undangan manapun, bahkan dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya mengatur sepeda motor sebagai angkutan perseorangan dan angkutan barang. Alasan teknis sepeda motor serta keamanan juga merupakan alasan utama sepeda motor harus dipertimbangkan lagi untuk menjadi angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa yang melatar belakangi kendaraan sepeda motor dijadikan sebagai angkutan orang tidak dalam trayek, dan untuk mengetahui perlindungan hukum seperti apa yang didapat oleh penumpang kendaraan sepeda motor sebagai angkutan orang. Maka dalam Permenhub No PM 12 Tahun 2019 pemerintah menuangkan tentang keselamatan dan segala yang berkaitan dengan keamanan menggunakan sepeda motor dijelaskan, yaitu tentang keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif. Metode pada penelitian ini menggunakan pendekatan tiga metode penelitian, yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan hukum diperoleh melalui studi kepustakaan yang berkaitan dengan penelitian. Data yang telah terkumpul diolah sehingga bahan hukum tersusun secara runtut agar mudah dianalisis secara preskripsi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak memperoleh keselamatan dan keamanan saat menggunakan jasa angkutan sewa seperti ojek konvensional atau ojek *online* merupakan hak setiap orang khususnya Warga Negara Indonesia. Hal ini tertuang di dalam pasal 16 ayat (2) Permenhub No PM 12 Tahun 2019,serta Pasal 16 ayat(3) tentang perlindungan sebagaimana dimaksud untuk pengemudi kendaraan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berupakepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diatas jelas telah mengatur tentang perlindungan keselamatan pengguna kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

**Kata kunci:** Perlindungan Hukum, Penumpang, Keselamatan, kendaraan, Sepeda motor, Kepentingan masyarakat.

## Abstract

Motorcycle vehicles that are used as public transportation such as conventional motorcycle taxis and online motorcycle taxis are actually public transportation vehicles that do not yet have a regulation for safety and security reasons, said public transportation because of being charged one of the conditions. Based on the background that two-wheeled vehicles used as public transportation have never been regulated in any legislation, even in Law No. 22/2009 concerning Traffic and Road Transportation only regulates motorbikes as private transportation and transportation of goods. The technical reasons for motorbikes and safety are also the main reasons motorbikes must be considered to be. The purpose of this study is to find out what lies behind motorbike vehicles being used as transportation of people not on the route, and to find out what legal protections are obtained by motorbike passengers as people transportation. So in Permenhub No PM 12 in 2019 the government poured on safety and everything related to the security of using motorbikes is explained, namely about the safety of motorcycle users who are used for the benefit of the society. This research is used normative juridical research. The method in this study uses the approach of three research methods, namely the statute approach and the conceptual approach. Legal materials are obtained through library studies related to research. Data that has been collected is processed so that legal material is arranged in a coherent manner so that it is easily analyzed by prescription. The results of the study indicate that the right to obtain safety and security when using rental transportation services such as conventional ojek or ojek online is the right of every person, especially Indonesian citizens. This is stated in article 16 paragraph (2) Minister of Transportation Regulation No PM 12 of 2019, and Article 16 paragraph (3) concerning protection as intended for motorcycle vehicle drivers for the benefit of the society carried out with applications in the form of certainty of employment and guarantee social health in accordance with the

provisions of the legislation. Based on the results of the research and discussion above, it has clearly been regulated about the protection of the safety of users of motorcycle vehicles that are used for the benefit of the society.

**Keywords:** Legal Protection, Passengers, Safety, Motorcycle, Vehicle, Society Protection.

## PENDAHULUAN

Pesatnya perkembangan teknologi merubah banyak aspek dalam kehidupan manusia. Era yang begitu baru dan sangat modern membuat segala hal menjadi lebih mudah dilakukan. Kemudahannya diantara lain dalam bidang ekonomi dan transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah pedesaan maupun perkotaan, dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai sarana dan sarana transportasi yang lebih baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Angkutan merupakan salah satu aspek yang memberikan sumbangsih banyak dalam hal perkembangan teknologi, bahkan tidak jarang menjadi tolak ukur kemajuan suatu bangsa dalam meningkatkan taraf hidup di berbagai negara maju dan berkembang. Kebutuhan terhadap angkutan merupakan kebutuhan yang tidak dapat dihindari oleh manusia pada zaman modern ini. Angkutan seperti kebutuhan primer bagi masyarakat Indonesia pada umumnya. Geografis Indonesia yang terdiri dari banyaknya pulau-pulau dari Sabang sampai Merauke, membuat Indonesia harus memiliki armada transportasi yang mumpuni, seperti transportasi darat, laut dan udara. Pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata secara baik dalam suatu sistem yang terpadu dan mampu menyediakan ketersediaan jasa transportasi sesuai dengan tingkat kebutuhan masyarakat yang disertai dengan kenyamanan, tertib, cepat dan berbiaya murah.

Angkutan kendaraan bermotor pada umumnya adalah jenis kendaraan bermotor yang sistem gerakannya menggunakan peralatan teknik atau juga dengan menggunakan mesin. Fungsi alat transportasi kendaraan bermotor ini adalah sebagai alat angkutan, khususnya di darat, (Abdulkadir Muhammad, 2008:7). Kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor merupakan angkutan yang paling banyak digunakan di Indonesia. Secara umum menggunakan pergerakan pengangkutan

dengan tujuan yang sangat berbeda-beda, sehingga kebutuhan alat transportasi berupa angkutan pribadi maupun angkutan umum, karena tidak semua kalangan masyarakat di Indonesia yang tingkat ekonominya tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi, sehingga tingkat penggunaan kendaraan semakin tinggi khususnya angkutan kendaraan umum. Umumnya kendaraan bermotor Indonesia banyak digunakan untuk mencari penghasilan bagi mereka yang tidak memiliki pekerjaan.

Ojek merupakan transportasi umum tidak resmi di Indonesia berupa sepeda motor atau sepeda yang disewakan dengan cara membonceng penumpang. Ojek merupakan terobosan dari alat transportasi angkutan yang kemunculannya sudah sejak lama karena masyarakat memang sangat membutuhkan jasa ojek. Ojek menggunakan alat angkut roda dua sebagai penunjang kegiatannya. Meskipun tidak diatur dalam Undang-Undang ojek berkembang pesat di Indonesia baik di kota besar maupun daerah. Ojek masih bertahan sampai saat ini walaupun pemerintah maupun pihak swasta telah memberikan alat angkut yang lebih canggih dan lebih nyaman, namun eksistensi ojek masih populer dikalangan masyarakat luas. Kendaraan sepeda motor, mampu menyediakan suatu layanan yang sangat baik dan diminati dari kendaraan umum lainnya yang disebut dengan *door to door*, bahkan kendaraan sepeda motor dapat menempuh jarak waktu yang sangat cepat, lincah dan efisien dalam menghindari kemacetan di jalan, sehingga masyarakat Indonesia banyak menggunakan sepeda motor dengan alasan harga yang terjangkau murah. (Abbas Salim, 2000:45).

Ojek sebenarnya merupakan transportasi angkutan umum tidak resmi di Indonesia. Sepeda motor tidak bisa digunakan sebagai angkutan umum karena rentan terhadap kecelakaan, dan jika terjadi kecelakaan akan berakibat fatal karena tidak ada pelindungnya. Keselamatan penumpang merupakan hal yang sangat patut diperhatikan bagi penyedia jasa kendaraan. Namun, karena kendaraan roda dua bukanlah transportasi umum melainkan transportasi perseorangan membuat sepeda motor atau kendaraan roda dua dinilai tidak layak disebut sebagai angkutan umum. Ada dua faktor keselamatan yaitu *active safety* dan *pasive safety*, yang mana *active safety* dipastikan semua kendaraan memilikinya yaitu rem.

*Active Safety* digunakan untuk menghindari kecelakaan, sedangkan *pasive safety* tidak semua

kendaraan memilikinya, contohnya adalah yang terdapat pada mobil, yaitu *airbag* dan sabuk pengaman sehingga jika ada kecelakaan pada pengendara dan penumpang tidak akan berakibat fatal. Oleh karena itu sepeda motor ditinjau dari sisi *safety* tidak layak dijadikan angkutan umum, yang mana sepeda motor jika terjadi kecelakaan akan berakibat fatal. Kendaraan roda dua atau sepeda motor sudah diizinkan untuk mengangkut barang, dalam Pasal 10 ayat (4) huruf a PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan PP Angkutan Jalan), antara lain disebutkan “lebar barang muatan tidak boleh melebihi setang kemudi”. Sepeda motor dapat mengangkut orang, namun bukan sebagai angkutan umum.

Kendaraan roda dua dapat menjadi angkutan orang, tetapi tidak dapat menyelenggarakan angkutan umum. Analisis lain yang juga menguatkan mengapa ojek atau sepeda motor tidak dianggap sebagai angkutan umum karena sepeda motor menjadi *monster* kematian di jalan raya. Hampir semua kecelakaan di jalan raya sebagian besar keseluruhan penggunaannya menggunakan sepeda motor (Tyas Permanawati, dkk. 2010).

Berhubung tidak adanya pengaturan yang khusus mengenai angkutan umum menggunakan sepeda motor yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (selanjutnya disebut dengan UULLAJ) maupun PP Angkutan Jalan. Mengakibatkan ketidakpastian hukum terkait kedudukan angkutan umum menggunakan sepeda motor sebagai angkutan umum dengan kendaraan bermotor. Hal seperti ini berakibat pada tanggung jawab pengendara sepeda motor terhadap penggunaannya dari segi UULLAJ, karena disatu sisi UULLAJ mengatur kendaraan. Pada Pasal 1 ayat (10) yang menyatakan bahwa “Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran”. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 mengatur tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yakni angkutan dalam wilayah perkotaan dan/ atau kawasan tertentu, atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.

Beberapa jenis angkutan yang termasuk dalam kategori diatas yaitu taksi, angkutan pariwisata, angkutan sewa, angkutan pemukiman, dan angkutan sewa khusus dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Peraturan tersebut menjelaskan bahwa penyelenggaraan angkutan umum harus menggunakan kendaraan bermotor umum. Sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum, untuk dapat menjadi

angkutan umum dalam peraturan ini sudah diatur mengenai izin untuk angkutan orang dalam trayek.

Keselamatan merupakan aspek yang perlu diperhatikan dalam uraian diatas, memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan terhadap penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat membutuhkan adanya kepastian hukum. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (selanjutnya disebut dengan Permenhub No PM 12 Tahun 2019) memberikan penjelasan mengenai perlindungan keselamatan bagi pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat baik menggunakan aplikasi maupun tidak menggunakan aplikasi.

Salah satu Angkutan umum tidak dalam trayek tersebut adalah Ojek *Online* atau yang biasa dikenal dengan *Go-ride* dan *Grab bike*. Kehadiran sepeda motor (konvensional atau berbasis aplikasi *online*) sebagai angkutan umum sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Sepeda motor dilihat dari sisi kebutuhan sudah menjadi alternatif yang diinginkan masyarakat, selain sebagai transportais umum yang ada pada saat ini yang belum sesuai dengan kondisi yang diharapkan. Terobosan atau inovasi baru dari anak bangsa yang menggabungkan teknologi dengan ojek, inilah awal mula munculnya Gojek di Indonesia. Gojek memiliki lebih dari 400.000 driver yang menggunakan sepeda motor di Seluruh Indonesia (Gojek, 2019: <http://www.go-jek.com/go-ride/> diakses pada 05 Januari 2019). Sementara Grab memiliki mitra yang menggunakan sepeda motor lebih dari 1juta (satu juta) mitra pengemudi di seluruh Asia Tenggara (Grab, Grab rayakan ulang tahun ke-5 dan pencapaian signifikan pengguna,2019:<http://www.grab.com/id/press/business/grab-rayakan-ulang-tahun-ke-5-dan-pencapaian-signifikan-pengguna/> diakses pada 05 Januari 2019).

Gojek menjadi alternatif dalam upaya mengatasi resiko yang dialami masyarakat akibat kelemahan sistem transportasi massal, serta kemacetan yang sering terjadi dijalanan kota. Masyarakat banyak terbantu dengan hadirnya transportasi online seperti Gojek dan Grab yang mana memberikan banyak layanan. salah satunya *Go-Ride* dan *Grab Bike* (Slaudiya Anjani Septi Damayanti, Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya, 5).

Dari penjelasan diatas, kendaraan sepeda motor bukan merupakan angkutan umum, melainkan angkutan perseorangan. Namun, digunakan sebagai angkutan umum tidak resmi, baik ojek konvensional maupun ojek



*online*, yang mana indikatornya penumpang dipungut bayaran yang sudah disepakati. Maka dari itu kendaraan legalitas kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat tersebut perlu mendapatkan kejelasan dimata hukum.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa yang melatar belakangi kendaraan sepeda motor dijadikan sebagai angkutan umum tidak dalam trayek serta untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori-teori yang dipakai untuk mengupas tuntas permasalahan keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor, yaitu teori keselamatan khususnya keselamatan penumpang.

## **METODE**

Penelitian ini adalah jenis penelitian normatif. Penelitian normatif yaitu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip hukum, maupun doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang diteliti (Peter Mahmud, 2005: 35). Isu yang di kaji dalam penelitian ini adalah mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang pengguna kendaraan sepeda motor yang digunakan sebagai angkutan umum tidak dalam trayek untuk kepentingan masyarakat.

Penelitian hukum memiliki beberapa pendekatan. Pendekatan tersebut membuat peneliti mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai permasalahan yang dicari jawabannya. Di dalam penelitian normatif ini, pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*):

a. Pendekatan undang-undang (*statute approach*), adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua regulasi yang bersangkutan dengan isu hukum yang sedang ditangani. Isu hukum yang dibahas terkait dengan perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Dilakukan dengan beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum. Setelah mempelajari berbagai pandangan dan doktrin ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian hukum, konsep hukum, dan asas hukum yang terkait dengan isu yang dikaji. Pemahaman pandangan serta doktrin akan menjadi sokongan penelitian dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dikaji. (Peter Mahmud, 2005: 35).

Memecahkan isu hukum dan memberikan preskriptif mengenai apa yang seharusnya memerlukan adanya sumber-sumber penelitian. Berdasarkan sumber-sumber tersebut dapat dibedakan lagi menjadi sumber bahan hukum primer, sumber bahan hukum sekunder, dan sumber bahan non-hukum.

a. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang bersifat autoritatif, yaitu bahan hukum yang memiliki otoritas (Peter Mahmud, 2005:36). Seperti Undang-Undang Dasar atau undang-undang, dan peraturan lainnya. Bahan hukum yang dipakai dalam meneliti permasalahan ini adalah :

- 1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan dan Angkutan Jasa;
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

b. Bahan Hukum Sekunder adalah yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum, dan seterusnya (Soerjono Soekanto, 1983:13). Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skripsi hukum, jurnal hukum dan buku-buku hukum yang memuat informasi yang berkaitan dengan kendaraan sepeda motor yang digunakan sebagai ojek konvensional maupun ojek *online*.

c. Bahan Non-Hukum. Penggunaan bahan non-hukum dalam penelitian hukum adalah bersifat fakultatif (Dyah Octarina Susanti, 2015:109). Penggunaan bahan non-hukum hanya sekedar untuk memperkuat argumentasi peneliti mengenai isu hukum yang dibahas.

Setelah isu hukum di tetapkan, peneliti melakukan pencarian bahan hukum yang relevan terhadap isu yang dikaji. Peneliti menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), peneliti mencari peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang dikaji. Bahan hukum sekunder yang

dikumpulkan adalah buku-buku, skripsi, jurnal mengenai hak kekayaan intelektual dan hak cipta. Bahan hukum sekunder juga menggunakan informasi dari internet mengenai perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan roda dua. Bahan non-hukum juga menggunakan skripsi dan data yang bersumber dari internet yang tidak berkaitan dengan hukum.

Setelah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non-hukum dikumpulkan, bahan-bahan hukum dan non-hukum diklasifikasikan. Setelah bahan hukum dan non-hukum diklasifikasikan bahan-bahan tersebut dihubungkan dengan isu yang dihadapi dalam penelitian ini, isu hukumnya adalah perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan roda dua yang digunakan untuk kepentingan masyarakat

Bahan hukum yang sudah terkumpul, dianalisis untuk mendapatkan argumentasi akhir yang merupakan jawaban terhadap permasalahan penelitian. Metode yang digunakan dalam analisis penelitian ini adalah metode preskriptif, metode ini memberikan preskriptif mengenai apa yang seharusnya merupakan esensial dari penelitian hukum (Peter Mahmud, 2005: 37). Metode preskriptif digunakan untuk memberikan argumentasi baru mengenai perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan roda dua yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **1. Latar Belakang Kendaraan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek**

Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan menerangkan bahwa sepeda motor adalah “kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Sementara 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 yang 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 jalanan. Pada dasarnya sepeda motor bukanlah angkutan umum, namun perkembangannya menjadikan sepeda motor seperti dituntut menjadi angkutan umum untuk kepentingan masyarakat.

Sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat memiliki kualifikasi tersendiri dalam pengoperasiannya. Kualifikasi kendaraan bermotor yang dijadikan sebagai angkutan umum untuk kepentingan

masyarakat tersebut mempunyai ketentuan-ketentuan yang mutlak harus ada. Pada dasarnya perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang wajib memenuhi standar pelayanan minimal.

Perkembangan kendaraan sepeda motor yang berbasis aplikasi atau *online* merupakan fenomena ditengah-tengah masyarakat. Kendaraan tersebut hadir memberikan solusi. Hal itu terjadi karena pemerintah gagal menyediakan transportasi umum yang memadai sehingga masyarakat mencari alternatif lain. Seperti contohnya bemo di Surabaya, kondisi fisik bemo dinilai buruk dengan persentase 80,2%. Sementara kondisi fisik cat pada kendaraan bemo dinilai buruk dengan persentase 78,1%, kondisi fisik kaca kendaraan bemo dinilai buruk 29%, kondisi Mesin 31.3% dinilai buruk. Serta kondisi tempat duduk kendaraan 27.1% dinilai tidak nyaman sementara 63.5% dinilai kurang nyaman. Tidak memadainya angkutan umum di Indonesia membuat peluang bagi Gojek dan Grab masuk kedalam pasar melalui aplikasi. Kendaraan sepeda motor berbasis aplikasi bukan merupakan efisiensi pasar atau penggunaan sumber daya dalam suatu proses, yang mana semakin hemat atau sedikit makan akan semakin efisien.

Ada pemodal besar seperti Gojek dan Grab yang berani memberi diskon dan bonus kepada pengguna aplikasi mereka. Keadaan pasar yang dimaksud adalah adanya ketidaksempurnaan pasar yang membuat kondisi ekonomi menjadi tidak stabil. Sehingga mengganggu agen ekonomi dalam memaksimalkan kesejahteraan sosial. Ketidaksempurnaan yang terjadi tersebut merupakan celah yang diambil oleh Gojek dan Grab dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

Solusi yang diberikan perusahaan ojek *online* juga terasa sampai ke daerah-daerah yang tidak dijangkau oleh angkutan umum biasanya. Ojek *online* yang dapat diakses dimanapun dan memberikan pelayanan kapanpun, juga menjadi pilihan masyarakat di daerah-daerah dikarenakan akses yang *door to door* atau titik penjemputan dari pintu ke pintu. Sedangkan jika menggunakan angkutan umum seperti angkot atau bis tentu tidak dapat menurunkan penumpang di depan rumah, melainkan pada halte-halte tertentu serta jam operasional yang tidak fleksibel membuat ojek *online* menjadi suatu pilihan yang bijak.

### **2. Perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor sebagai angkutan orang tidak dalam trayek**

Berawal dari ketidaksesuaian peraturan hukum yang ada sebelumnya, peraturan yang mengatur tentang keselamatan bagi penumpang kendaraan sepeda motor sebagai angkutan orang merupakan akibat dari politik hukum di Indonesia. Mengatur tentang kendaraan sepeda

motor sebagai angkutan orang tersebut merupakan kebijakan dasar yang menentukan arah, bentuk maupun isi dari aturan hukum yang akan dibentuk. Politik hukum adalah kebijakan penyelenggara negara tentang apa yang dijadikan kriteria untuk menghukumkan sesuatu. Di Dalam hal ini kebijakan tersebut dapat berkaitan dengan pembentukan hukum, penerapan hukum dan penegakannya sendiri (Padmo Wahyono, 1986: 160).. Beberapa para ahli berpendapat bahwasanya politik hukum juga kebijakan dari negara melalui badan-badan negara yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki, yang diperkirakan akan digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan. (Soedarto, 1983: 20).

Politik hukum memiliki pengertian terbatas hanya pada hukum tertulis. Tidak lain yang mana hal tersebut tertuang dalam isi peraturan perundang-undangan. Latar belakang kendaraan sepeda motor sebagai angkutan orang seperti yang diketahui pada UULLAJ sama sekali tidak pernah menyebutkan atau ditemukan pasal yang mengatur mengenai kendaraan sepeda motor sebagai angkutan umum. UULLAJ mengatur kendaraan sepeda motor dapat menjadi angkutan orang, tetapi tidak dapat menyelenggarakan angkutan umum orang/barang, karena kendaraan sepeda motor bukan angkutan umum, tetapi kendaraan bermotor yang digunakan untuk penggunaan perseorangan atau pribadi. Perbedaannya terletak pada pungutan bayaran, yang melatar belakangi juga karena pertimbangan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

Pada perkembangannya dalam PP No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Sepeda motor sudah diizinkan untuk mengangkut barang. Juga disebutkan lebar barang muatan, tidak boleh melebihi setang kemudi, tingginya harus kurang dari 900 milimeter dari tempat duduk, dan muatan tersebut harus ditempatkan dibelakang pengemudi (Pasal 10 ayat 4). Upaya untuk menekan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan orang pemerintah pernah berupaya melakukan transisional yaitu ada kewajiban pemerintah dan pmda menyediakan angkutan umum sesuai amanat RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2015-2019 dan Renstra Perhubungan 2015-2019 yang mengupayakan pengangkutan orang harus beralih dari kendaraan berkapasitas perseorangan (roda dua) ke sarana transportasi yang berkapasitas besar seperti mobil, bus, dan sejenisnya.

Bermunculannya sepeda motor sebagai angkutan orang merupakan sebuah fenomena pelanggaran hukum. Dijelaskan bahwa sepeda motor bukanlah angkutan umum yang dapat digunakan. Tertuang jelas dalam peraturan UULLAJ. Namun, hal tersebut terangkat

kembali kepermukaan ketika fenomena ojek *online* banyak menyita perhatian masyarakat. Bagaimana bisa ojek *online* yang baru ada dan berkembang lebih pesat dan menarik banyak perhatian. Adanya banyak pelanggaran hukum tersebut membuat pemerintah mengeluarkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan ojek *online*. Salah satunya Permenhub 108 Tahun 2017 Tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dalam peraturan tersebut tidak membuat payung hukum yang sesuai dengan keinginan masyarakat. Lalu peraturan tersebut kembali dicabut dan diganti dengan peraturan baru yaitu Permenhub No PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.

Di dalam peraturan baru tersebut juga tidak menyebutkan tentang apa yang dibutuhkan masyarakat yaitu keamanan, keselamatan, dan kenyamanan. Peraturan tersebut hanya mengatur tentang tarif batas atas bawah, keselamatan, dan keamanan bagi pengguna taksi *online* melalui aplikasi. Karena terus mengalami perubahan dan tidak mencapai apa yang dibutuhkan masyarakat, pada tahun 2019 pemerintah mengeluarkan peraturan baru yaitu Permenhub No 12 Tahun 2019 Tentang perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Seperti angin segar peraturan baru tersebut menjawab pertanyaan masyarakat tentang keselamatan, keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan sepeda motor sebagai angkutan umum. Di dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa keselamatan pengguna sepeda motor baik yang konvensional maupun berbasis aplikasi diatur dalam peraturan tersebut. Permenhub No PM 12 merupakan peraturan yang dibuat pada tahun 2019 dipergunakan sebagai pelindung bagi pengguna (penumpang) ojek konvensional maupun ojek *online* berbasis aplikasi. Didalamnya terdapat aspek untuk memenuhi kepentingan masyarakat yang menginginkan kepastian terkait keamanan, keselamatan, dan kenyamanan dalam menggunakan sepeda motor sebagai angkutan orang.

Keadaan saat ini menjelaskan sinkronisasi antara peraturan pemerintah, perusahaan penyedia jasa layanan ojek *online* dan penumpang ( masyarakat) terdapat didalam peraturan baru tersebut. Hal-hal yang berkaitan dengan kewajiban dan hak penumpang telah diatur didalamnya, terutama hak keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Pihak penyedia jasa juga telah memenuhi apa yang peraturan wajibkan dalam layanan jasa tersebut. Perlindungan hukum yang didapat tentu meliputi keselamatan, keamanan, kenyamanan, kepastian mendapatkan layanan. Layanan pengaduan dan penyelesaian permasalahan penumpang juga kepastian biaya jasa sesuai dengan kesepakatan atau tertera dalam



aplikasi serta kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan. Jaminan tersebut merupakan tanggung jawab perusahaan aplikasi. Perusahaan aplikasi juga wajib menyediakan pusat layanan pengaduan terhadap sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus kemitraan yang diberikan kepada pengemudi apabila ditemukan kesalahan yang disengaja oleh pengemudi terhadap penumpang.

Upaya untuk memudahkan kontrol terhadap pengemudi dan penumpang, perusahaan aplikasi saat ini juga membatasi wilayah operasi sesuai dengan radius yang sudah ditentukan oleh perusahaan aplikasi. Juga, penumpang dapat mencantumkan 2 (dua) nomor telepon darurat yang dapat dihubungi. Nomor telepon tersebut disarankan diisi dengan nomor telepon orang terdekat yang mudah dihubungi saat terjadi kondisi diluar dugaan. Kemudian pihak perusahaan aplikasi juga wajib melengkapi aplikasi mereka dengan fitur tombol darurat (*panic button*) penumpang. *Panic button* sendiri berfungsi sebagai berikut :

- a. Mendeteksi kendaraan pengemudi yang mana keberadaan tombol panik bisa menolong penumpang ketika terancam bahaya, caranya, tombol panik akan mendeteksi keberadaan mobil pengemudi dalam waktu cepat. Kemudian, dalam sistem tombol panik akan bekerja untuk melanjutkan laporan ke pihak berwajib. Bersumber dari data tombol panik tersebut petugas bisa menuju kejadian.
- b. Layanan 24 jam tombol panik akan beroperasi selama 24 jam untuk melindungi penumpang setiap harinya. Tombol panik diletakkan secara tersembunyi, disertakan juga kamera tersembunyi. Sehingga, kapanpun masyarakat lapor dan menekan tombol panik akan terlayani.
- c. Tombol panik langsung terhubung dengan kantor perusahaan aplikasi. Sangat perlu diketahui, tombol panik terhubung langsung ke kantor pusat layanan perusahaan aplikasi transportasi online tersebut. Hal ini berguna agar pihak perusahaan aplikasi juga melakukan gerak cepat guna melakukan tindakan untuk mengatasi permasalahan yang terjadi.

Peraturan Permenhub No PM 12 Tahun 2019 juga melibatkan peran serta masyarakat dalam mendukung mewujudkan perlindungan hukum bagi kepentingan masyarakat. Dapat dilakukan dengan cara memberikan masukan kepada instansi pembina lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyempurnaan peraturan perundang-undangan, pedoman dan standar teknis di bidang penggunaan Sepeda motor, yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Pemerintah juga membuka

laporan pengaduan dan masukan selebar-lebarnya agar masyarakat bisa menyampaikan apa yang ingin disampaikan kepada pemerintah dengan kewenangan, baik secara elektronik maupun nonelektronik. Menteri, Gubernur, dan atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan dan pendapat yang disampaikan oleh masyarakat. Pemerintah, juga tidak lupa meminta masyarakat untuk aktif memantau pelaksanaan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat tersebut.

## PENUTUP

### Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, maka penulis berkesimpulan sebagai berikut :

1. Hal yang melatarbelakangi kendaraan sepeda motor digunakan sebagai angkutan umum baik ojek *online* maupun konvensional adalah karena pada peraturan perundang-undangan manapun sebelumnya tidak pernah membahas atau mengatur tentang kendaraan sepeda motor sebagai angkutan umum, melainkan hanya mengatur tentang kendaraan sepeda motor perseorangan dan barang.
2. Hak “memperoleh keselamatan dan keamanan saat menggunakan jasa angkutan sewa seperti ojek konvensional atau ojek *online* merupakan hak setiap orang khususnya Warga Negara Indonesia. Hal ini tertuang di dalam pasal 16 ayat (2) Permenhub No PM 12 Tahun 2019 yang berbunyi "Perlindungan terhadap Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a paling sedikit meliputi : (a) Keselamatan dan keamanan, (b) kenyamanan, (c) kepastian mendapatkan layanan, (d) layanan pengaduan dan penyelesaian permasalahan penumpang, (e) kepastian biaya jasa sesuai dengan kesepakatan atau tertera dalam aplikasi, dan (f) kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tersebut indikator keselamatan penumpang adalah keamanan yang dirasakan saat menggunakan jasa ojek konvensional atau ojek *online*. Hal tersebut yang mengatur tentang perlindungan keselamatan pengguna kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

## Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Menteri Perhubungan didalam Permenhub PM No 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, untuk lebih menitik beratkan pada faktor keamanan dan keselamatan yang lebih detail bagi para pengguna dan pengemudi kendaraan roda dua yang digunakan sebagai angkutan umum. Seperti terkait asuransi bagi penumpang maupun pengguna. Sehingga mengurangi resiko kecelakaan dijalanan.
2. Dewan Perwakilan Rakyat untuk melakukan pertimbangan terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait legalitas kendaraan sepeda motor yang digunakan sebagai angkutan umum oleh masyarakat agar kendaraan roda dua yang digunakan sebagai kepentingan umum untuk masyarakat mendapatkan payung hukum.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Abbas Salim. 2000. *Managemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja, Grafindo.
- Muhammad. Abdulkadir. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Soedarto. 1983. *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat dalam Kajian Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Baru.
- Soekanto, Soerjono. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).
- Wahyono, Padmo. 1986. *Indonesia Negara Berdasarkan atas Hukum*. Cetakan ke II. Jakarta: Ghalia Indonesia.

### Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 9666, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

## Internet

- Grab. 2019. Grab Rayakan Ulang Tahun ke-5 dan pencapaian signifikan Pengguna. <http://www.grab.com/id/press/business/grab-rayakan-ulang-tahun-ke-5-dan-pencapaian-signifikan-pengguna>. Diakses pada 05 Januari 2019.
- Gojek. 2019. <http://www.go-jek.com/go-ride>. Diakses pada 05 Januari 2019.

## Jurnal

- Slaudiya Anjani Septi Damayanti, tahun.2017. *Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya: 5*
- Tyas Permanawati, Harnen Sulistio, dan Achmad Wicaksono. 2010. *Jurnal Rekayasa Sipil*, Volume 4, Number 3, Article 1.