

**TINJAUAN YURIDIS BAGI PELAKU KEKERASAN
PADA TRANSPORTASI BERBASIS *ONLINE*
MENURUT UU NO 22 TAHUN 2009¹**

Oleh: Presley Maasawet²

Dosen Pembimbing:
Frans Maramis, SH, MH;
Rony Sepang, SH, MH

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan tidak kekerasan bagi pelaku transportasi *online*, dan bagaimana upaya penanggulangan bila terjadi kekerasan serta bagaimana kedudukan hukum transportasi berbasis *online*. Dengan menggunakan metode penelian hukum normatif-empiris, disimpulkan: 1. Faktor penyebab terjadinya kekerasan terhadap pelaku transportasi *online* adalah karena faktor persaingan usaha yang dengan hadirnya mode transporatasi yang baru, sehingga merasa tersaingi sampai berakibat pada kekerasan, faktor pengawasan yang masih dianggap kurang sehingga member peluang bagi pelaku untuk melakukan tindakan kekerasan terhadap orang lain, dan yang terakhir adalah faktor kedudukan hukum yang belum jelas yang dimiliki oleh para mitra kerja transportasi *online* sehinggah menimbulkan protes dari berbagai pihak yang berakibat pada tindakan kekerasan. Upaya-upaya pencegahan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum baik polisi maupun pemerintah setempat dalam menanggulangi tindakan kekerasan yang terjadi pada pelaku transportasi berbasis teknologi yaitu: upaya *pre-emptif* dengan memberikan penyuluhan di seluruh lapisan masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan hukum, upaya *preventif* (pencegahan) yaitu dengan melakukan pencegahan agar tidak terjadinya tindakan kekerasan, upaya *represif* (penindakan) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku kekerasan. 2. Kedudukan hukum dari perusahaan aplikasi transportasi *online* adalah sesuai dengan Pasal 41 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam

trayek. Perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* bukan sebagai perusahaan yang menjalankan usahanya di bidang pengangkutan secara langsung tapi sebagai mitra kerja dari perusahaan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, sehingga tidak perlu untuk memiliki izin untuk memperdagangkan barang dan jasa yang ia hubungkan melalui teknologi aplikasi. Kedudukan hukum dari kendaraan yang digunakan oleh mitra kerja dari perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi teknologi adalah bertentangan dengan hukum yang berlaku, karena tidak memenuhi beberapa syarat sesuai UU No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Kepolisian RI No. 5 Tahun 2012. Kata kunci: Tinjauan Yuridis, Pelaku Kekerasan,Transportasi, Berbasis *Online*.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Permasalahan yang sempat menyita perhatian publik, serta menimbulkan kontroversi yang sangat menggemparkan sehingga menjadi top news di berbagai media (baik cetak maupun elektronik) adalah ketika Menteri Perhubungan Republik Indonesia, yakni Bapak Ignasius Jonan mengeluarkan surat pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015. Salah satu poin penting dari Surat Pemberitahuan tersebut terletak pada poin 2 (dua) yang berbunyi: *Pengaturan kendaraan bermotor bukan angkutan umum tersebut di atas sesuai dengan ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum.*³

Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/PHB/2015 tertanggal 9 November 2015 tersebut di pahami oleh publik sebagai bentuk peraturan yang bersifat imperative (mengandung larangan) bagi perusahaan transportasi jalan *online* agar tidak lagi menjalankan usahanya. Sebagaimana di ketahui, tindakan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang mengeluarkan surat pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November

¹ Artikel Skripsi.

² Mahasiswa pada FAkultas Hukum Unsrat, NIM. 14071101329

³ Isi lengkap dari Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/phb/2015 tanggal 9 November 2015.

2015 telah menuai dukungan, kritik hingga kecaman dari berbagai pihak melalui media tulis dan media elektronik (di antaranya melalui media sosial). Di sini, tindakan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang sebenarnya merupakan sebuah bentuk pelaksanaan atau kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang transportasi berbenturan dengan suara keadilan masyarakat.

Namun dengan berjalannya waktu surat larangan tersebut dirasa sudah tidak memenuhi keadilan bagi seluruh masyarakat, karena masyarakat semakin banyak yang menggunakan moda transportasi online, sehingga muncullah Peraturan Menteri No.26 Tahun 2017, yang pada saat ini sedang direvisi karena ada 14 poin yang dicabut oleh Mahkamah Agung karena dianggap masih bertentangan dengan dengan UU No 22 Tahun 2009.

Benturan kepentingan yang muncul dari fenomena transportasi jalan *online* dewasa ini bahkan telah berujung pada kejadian-kejadian tidak diinginkan yang berkaitan dengan munculnya tindakan-tindakan *vandalism*. Perkembangan berita terbaru menunjukkan bahwa para pelaku bisnis transportasi jalan (baik secara konvensional maupun secara *online*) yang sebelumnya berdebat keras tentang posisi hukum transportasi jalan *online* ternyata telah terpancing ke arah bentrokan secara fisik. *website* resmi Tribunnews.com memberitakan bahwa pada tanggal 22 Maret 2016 telah terjadi bentrokan antara pelaku bisnis transportasi jalan *online* yang di ikuti dengan insiden saling lempar batu.⁴ Sebagaimana diberitakan, bentrokan terjadi karena pengemudi ojek *online* merasa tak terima aksi sweeping yang dilakukan sopir taksi terhadap pengemudi ojek *online*.⁵ Sangat disayangkan bahwa bentrokan tersebut telah membuat seorang pengemudi Go-Jek bernama Siswanto (umur 47 tahun) menjadi korban dari amukan oknum taksi tersebut, wajah Siswanto memar dan berdarah di bagian wajah.⁶

4

[Http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/03/23/kronologi-lengkap-bentrok-ojek-online-versus-pengemudi-angkutan-darat-di-jakarta](http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/03/23/kronologi-lengkap-bentrok-ojek-online-versus-pengemudi-angkutan-darat-di-jakarta) ----- akses tanggal 13 September 2017.

5 Ibid.

6

[Http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/22/12](http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/22/12)

Keberadaan Go-Jek atau moda transportasi lain yang berintegrasi dengan system teknologi dan informasi merupakan fenomena baru dalam masyarakat. Suatu inovasi baru yang tidak pernah terbayangkan sebelumnya oleh banyak orang memiliki potensi besar untuk menimbulkan kontroversi.

Ada obrolan dalam dunia akademisi maupun praktisi hukum bahwa "hukum selalu tertinggal dari perkembangan masyarakat" atau: "perkembangan masyarakat slalu berada satu atau lebih langkah di depan hukum yang ada". Kontroversi yang muncul dalam kasus Go-Jek dkk., dengan Menteri Perhubungan Republik Indonesia menjadi bukti nyata. Sesuai fungsinya hukum menjadi katalisator atas berbagai benturan kepentingan yang ada dalam masyarakat. L. J. van Apeldoorn menyatakan dalam *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* bahwa tujuan hukum adalah mengatur pergaulan hidup secara damai.⁷ Mochtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa tujuan hukum adalah ketertiban sebagai masyarakat pokok (fundamental) serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya.⁸

Hubungan-hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya (seperti Driver GoJek), hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa / layanan transportasi jalan *online* dengan pengguna jasa, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang di dasarkan pada hukum yang berlaku. Sesuai dengan bunyi pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia adalah Negara hukum.

Negara Indonesia berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan kekuasaan

455551/Pengemudi. Go-Jek.Babak.Belur. Dipukuli.Oknum.Sopir.yang.Berdemonstrasi -----akses tanggal 13 September 2017.

7 L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh Oetarid Sadino. Jakarta: Pradnya Paramita. Hlm. 10.

8 Mochtar Kusumaatmadja, dalam Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty. Hlm. 74-75.

belaka (*machtsstaat*). Paham Negara hukum sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3) UUD NRI berkaitan erat dengan paham Negara kesejahteraan (*welfare state*) atau paham Negara hukum materil sesuai dengan bunyi alinea keempat Pembukaan dan ketentuan Pasal 34 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.⁹

Dengan uraian latar belakang masalah di atas maka penulis tertarik untuk menulis skripsi dengan judul “Tinjauan Yuridis Terhadap Kekerasan Bagi Pelaku Transportasi Berbasis *Online* Menurut UU No 22 Tahun 2009”

B. Rumusan Masalah

1. Faktor apakah yang menyebabkan tidak adanya kekerasan bagi pelaku transportasi *online*, dan bagaimana upaya penanggulangan bila terjadi kekerasan?
2. Bagaimana kedudukan hukum transportasi berbasis *online* ?

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang penulis ambil untuk menyelesaikan skripsi ini adalah dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif-empiris. Metode ini pada dasarnya merupakan penggabungan antara pendekatan hukum normatif dengan adanya penambahan berbagai unsur empiris. Metode penelitian normatif-empiris mengenai implementasi ketentuan hukum normatif (undang-undang) dalam aksinya pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Faktor Penyebab Terjadinya Tindakan Kekerasan bagi pelaku transportasi *online*.

Untuk dapat mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya tindak kekerasan terhadap pelaku transportasi berbasis *online*, maka penulis melakukan wawancara kepada beberapa responden yang menurut penulis

berkaitan dengan penelitian yang diteliti oleh penulis.

Penulis mengambil sampel dengan melakukan wawancara terhadap penumpang dan pengemudi transportasi umum konvensional maupun *online* yang berada di kota Manado. Pertama penulis melakukan wawancara terhadap para penumpang transportasi umum konvensional maupun *online*, dengan memberikan pertanyaan yaitu manakah yang anda pilih, transportasi umum konvensional atau transportasi umum berbasis *online* dan berikan alasan terhadap apa yang anda pilih.

Hasil wawancara tanggal 31 Oktober 2017 pukul 16:00 – 19:00 WITA adalah sebagai berikut :

1. Frans Mauren Takasanakeng, Usia 23 tahun, jenis kelamin laki-laki, pendidikan strata 1(S1) ilmu komputer. Yang dipilih adalah transportasi *online* dengan alasan pelayanan yang ramah dan keselamatan di jalan lebih terjaga.
2. Jim Hanklin Rumegang, Usia 23 tahun, jenis kelamin laki-laki, mahasiswa fakultas ekonomi, Universitas Nusantara. Yang dipilih adalah transportasi *online* dengan alasan proses penjemputan tidak repot dan tidak memakan waktu lama.
3. Branden Maasawet, usia 18 tahun, jenis kelamin laki-laki, mahasiswa fakultas ekonomi, Universitas Sam Ratulangi. Responden memilih keduanya karena dengan alasan transportasi *online* lebih nyaman karena memiliki fasilitas selayaknya kendaraan pribadi, sedangkan transportasi konvensional seperti mikrolet ataupun bus memakan biaya yang lebih sedikit murah.

Penulis selanjutnya melakukan wawancara terhadap pengendara transportasi umum konvensional maupun *online*, bahkan kepada pengemudi ojek pangkalan. Penulis memberikan pertanyaan yang hampir sama terhadap seluruh responden yaitu pertanyaan mengenai faktor-faktor penyebab terjadinya tindakan kekerasan bagi pelaku transportasi berbasis *online*.

Hasil wawancara tanggal 1 November 2017 pukul 09:15 – 19:00 WITA adalah sebagai berikut :

⁹ Tim Penyusun Revisi Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. 2010. Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negera Republik Indonesia Tahun 1945; Latar Belakang, Proses, dan Hasil Pembahasan 1999-2002, Buku II Sendi-Sendi/Fundamental Negara. Edisi Revisi. Jakarta: Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi. Hlm. 63.

1. Edgar Rumegang, usia 21 tahun, jenis kelamin laki-laki, mahasiswa fakultas ilmu social dan politik, Universitas Sam Ratulangi, dengan mengambil pekerjaan sampingan sebagai *driver* Go-Jek. Faktor penyebab terjadinya kekerasan terhadap transportasi *online* menurut responden adalah karena merasa tersaingi atas usaha/pekerjaan yang mereka geluti.
2. Indra Yura, Usia 26 tahun, jenis kelamin laki-laki, pekerjaan sebagai pengemudi mikrolet. Responden menilai bahwa transportasi berbasis *online* tidak memiliki kekuatan hukum dan tidak selayaknya beroperasi, dan oleh kaarena pemerintah tidak melarang mereka beroperasi, sehingga terjadinya kekerasan terhadap pelaku transportasi *online*.
3. Herol Saha, Usia 43 tahun, jenis kelamin laki-laki, pekerjaan sebagai pengemudi ojek pangkalan. Responden menilai bahwa penyebab terjadinya tindak kekerasan terhadap pengemudi transportasi *online* dikarenakan bahwa penumpang yang biasanya banyak, kemudian mulai berkurang karena telah beralih pada Go-jek , Grab Bike, dan sejenisnya, sehingga memacu kecemburuan untuk melakukan tindakan kekerasan.
4. Roland Tumbal, Usia 25 tahun, jenis kelamin laki-laki, pekerjaan sebagai pengemudi mikrolet. Responden menilai bahwa tarif batas atas dan bawah yang diatur dalam moda aplikasi online tidak sesuai, sehingga sangat merugikan pengendara transportasi konvensional, yang tarif batas atas dan bawah telah diatur oleh pemerintah.

Dari data-data yang diperoleh oleh penulis dari wawancara dengan beberapa responden di kota Manado tersebut di atas, penulis dapat menyimpulkan beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya tindakan kekerasan terhadap pelaku transportasi berbasis *online*.

1. Faktor persaingan usaha
Dengan munculnya transportasi umum yang berbasis *online*, maka persaingan usaha khususnya dalam moda

transportasi semakin bertambah, sehingga dapat memicu konflik antara berbagai pihak.

Para pengemudi transportasi umum konvensional yang merasa dirugikan dengan hadirnya pendatang baru dalam dunia usaha transportasi umum, baik pengangkutan orang maupun barang, sehingga berakibat pada demonstrasi bahkan tindakan kekerasan pada pelaku transportasi *online*.

2. Faktor pengawasan

Kurangnya pengawasan yang dari aparat kepolisian dan lebih khususnya pihak keamanan baik itu yang ada di kecamatan juga di kelurahan yang menjaga wilayahnya, sehingga memberikan peluang bagi pelaku untuk melakukan suatu tindak pidana.

3. Faktor Hukum

Dengan ketidak tegasan dari pemerintah untuk menentukan status hukum dari transportasi umum yang berbasis *online*, sehingga memacu perselisihan dari para pengemudi transp`ortasi umum konvensional yang berakibat pada tindakan kekerasan oleh oknum-oknum tertentu terhadap para pelaku transportasi umum berbasis *online*.

B. Upaya-upaya Penanggulangan Terjadinya Tindak Kekerasan Terhadap Pelaku Transportasi Berbasis *Online*

Upaya penanggulangan untuk mengatasi tindakan kekerasan terhadap pelaku transporasi berbasis *online*, telah diupayakan dan dilakukan oleh beberapa instansi yang terkait dalam hal ini aparat kepolisian bekerja sama dengan pihak-pihak yang terkait seperti para masyarakat dan pemerintah setempat.

Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya tindak kekerasan bagi pelaku transportasi *online* adalah dengan melakukan upaya *Pre-Emtif*, upaya *preventif* (pencegahan) dan upaya *represif* (penindakan).

1. Upaya *Pre-Emtif*.

Upaya *Pre-Emtif* adalah upaya-upaya awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara *pre-emptif* adalah

menanamkan nilai-nilai / norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran / kejahatan tetapi tidak ada niatnya untuk melakukan hal tersebut, maka tidak akan terjadi kejahatan.¹⁰ Jadi dalam upaya ini faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

Upaya yang dilakukan berupa kegiatan-kegiatan edukatif dengan sasaran mengetahui faktor-faktor penyebab, pendorong, dan faktor peluang dari pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, sehingga tercipta suatu kesadaran, kewaspadaan, daya tangkal serta terbina dan terciptanya kondisi perilaku atau norma hidup taat pada peraturan. Kegiatan ini pada dasarnya berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan pola hidup sederhana dan kegiatan positif terutama bagi remaja atau pemuda dengan kegiatan-kegiatan yang bersifat positif dan kreatif.

Selain itu lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang ancaman pidananya lebih berat dari undang-undang sebelumnya menjadi bukti keseriusan pemerintah dan instansi penegak hukum dalam upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Upaya-upaya *pre-emptif* yang harus dilakukan oleh pihak kepolisian antara lain, yaitu memberikan penyuluhan dan bimbingan kepada masyarakat khususnya pihak-pihak terkait dalam moda transportasi umum, mengenai pencegahan terjadinya tindakan kekerasan terhadap pelaku transportasi *online*, melakukan kerja sama yang baik kepada seluruh kalangan masyarakat dan polisi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan kekerasan terhadap pelaku transportasi *online*, dan melakukan kerjasama dengan lembaga-lembaga swadaya masyarakat untuk

melaksanakan penyuluhan-penyuluhan dan pemahaman hukum kepada warga masyarakat tentang dampak dari ketidakpatuhan terhadap hukum dan sanksi berat bagi pelaku pelanggaran yang menimbulkan tindakan kekerasan terhadap pelaku transportasi *online*.

2. Upaya *Preventif* (Pencegahan).

Upaya-upaya *preventif* merupakan tindak lanjut dari upaya *pre-emptif* yang masih ada tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Dalam upaya ini yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk melakukan kejahatan. Dengan kata lain, upaya *preventif* (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan di dalam masyarakat, sehingga tercipta stabilitas hukum.¹¹

Tindakan ini merupakan upaya yang lebih baik dari upaya setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah kejahatan adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat menjadi lebih baik. Lebih baik dalam arti lebih mudah, lebih murah, serta mencapai tujuan yang diinginkan. Bahkan menjadi salah satu asas dalam kriminologi yaitu usaha-usaha memperbaiki atau mendidik para penjahat untuk tidak mengulangi kejahatannya. Meskipun demikian cara-cara memperbaiki atau mendidik para penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi kejahatan yang berulang-ulang (*residivis*).

3. Upaya *Represif* (Penindakan).

Penanggulangan yang bersifat *represif* ini adalah tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadinya suatu bentuk tindak pidana.¹² Tujuan tindakan yang dijatuhkan kepada oknum-oknum yang melakukan tindak kekerasan terhadap pelaku transportasi *online* adalah sebagai efek jera bagi para oknum yang melakukan tindak kekerasan terhadap pelaku transportasi berbasis

¹⁰ Alam, A. S. dan Amir, Ilyas. Op. Cit. Halaman 79.

¹¹ Ibid.

¹² Alam, A. S. dan Amir, Ilyas. Op. Cit. Halaman 80.

online. Efek jera ini didasarkan atas alasan bahwa ancaman yang dibuat oleh negara dengan diberlakukannya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru, para oknum yang melakukan tindak kekerasan terhadap pelaku transportasi berbasis *online* berfikir untuk berusaha tidak mengulangi perbuatan itu lagi. Penindakan yang dilakukan terhadap oknum yang melakukan tindak kekerasan terhadap pelaku transportasi *online* adalah berupa penegakan hukum dengan penjatuhan hukuman.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Faktor penyebab terjadinya kekerasan terhadap pelaku transportasi *online* adalah karena faktor persaingan usaha yang dengan hadirnya mode transportasi yang baru, sehingga merasa tersaingi sampai berakibat pada kekerasan, faktor pengawasan yang masih dianggap kurang sehingga member peluang bagi pelaku untuk melakukan tindakan kekerasan terhadap orang lain, dan yang terakhir adalah faktor kedudukan hukum yang belum jelas yang dimiliki oleh para mitra kerja transportasi *online* sehingga menimbulkan protes dari berbagai pihak yang berakibat pada tindakan kekerasan.

Upaya-upaya pencegahan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum baik polisi maupun pemerintah setempat dalam menanggulangi tindakan kekerasan yang terjadi pada pelaku transportasi berbasis teknologi yaitu: upaya *pre-emptif* dengan memberikan penyuluhan di seluruh lapisan masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan hukum, upaya *preventif* (pencegahan) yaitu dengan melakukan pencegahan agar tidak terjadinya tindakan kekerasan, upaya *represif* (penindakan) yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku kekerasan

2. Kedudukan hukum dari perusahaan aplikasi transportasi *online* adalah sesuai dengan Pasal 41 Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek. Perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* bukan sebagai perusahaan yang menjalankan usahanya di bidang pengangkutan secara langsung tapi sebagai mitra kerja dari perusahaan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, sehingga tidak perlu untuk memiliki izin untuk memperdagangkan barang dan jasa yang ia hubungkan melalui teknologi aplikasi. Kedudukan hukum dari kendaraan yang digunakan oleh mitra kerja dari perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi teknologi adalah bertentangan dengan hukum yang berlaku, karena tidak memenuhi beberapa syarat sesuai UU No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Kepolisian RI No. 5 Tahun 2012.

B. Saran

1. Mengingat bahwa salah satu faktor penyebab terjadinya tindakan kekerasan terhadap pelaku transportasi *online* adalah oleh karena persaingan usaha, maka diharapkan bahwa pemerintah memberikan solusi yang baik dengan menentukan tarif angkut yang sama bagi semua angkutan umum dan memperbaiki pelayanan dan kenyamanan dari moda transportasi umum konvensional. Dan bagi seluruh masyarakat khususnya para pihak yang terkait dalam bidang angkutan umum, agar lebih saling menghargai satu sama lainnya dengan tidak melakukan tindakan mengancam, atau bahkan mencederai orang lain sehingga dapat merugikan orang lain maupun diri sendiri
2. Diharapkan bahwa pemerintah merevisi Undang-Undang yang mengatur regulasi tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena sudah tidak lagi sesuai dengan perkembangan yang ada saat ini. Karena hukum itu bersifat fleksibel yang berarti hukum selalu berubah sesuai jaman.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hans Kelsen. 2008. *Teori Hukum Murni Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*. Cetakan Keenam. Diterjemahkan dari buku *Pure Theory of law* oleh Raisul Muttaqien. Bandung: Nusa Media.
- L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlanse Recht* oleh Oetarid Sadino. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Peter Mahmud Marzuki. 2005. *Penelitian Hukum*. Edisi Revisi. Cetakan Kesembilan. Jakarta: Kencana Prenadamedia Grup.
- Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Cetakan 2014. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI – Press).
- Alam, A. S. dan Amir, Ilyas. 2010. *Pengantar Kriminologi*. Makasar: Pustaka Refleksi Books.
- Atmasasmita, Romli. 1987. *Bunga Rampai Kriminologi*. Jakarta: Rajawali.
- Bonger, W. A. 1982. *Pengantar Tentang Kriminologi*. Jakarta: PT, Pembangunan.
- Chazawi, Adami. 2002. *Pelajaran Hukum Pidana I*. Jakarta: RajaGrafindoPersada.
- Dirdjosisworo, Soedjono. 1984. *Pengantar Tentang Kriminologi*. Bandung: Remaja Karya, Bandung.
- Effendi, Rusly. 1983. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Ujung Pandang: Lembaga Kriminologi Unhas.
- Moeljatno, 1986. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Mochtar Kusumaatmadja. 2014. *Fungsi dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*. Bandung : Bina Cipta.
- Poerwadarminta, W. J. S. 1976. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Sahetapy, J. E. 1992. *Kriminologi Suatu Pengantar*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Soekanto, Soerjono. 1997. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. Jakarta: CV. Rajawali.
- Santoso, Topo dan Achjani Eva. 2010. *Kriminologi*. Jakarta: Aksara Baru.
- Soedjono. 1976. *Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: Alumni.
- Soesilo, R. 1985. *Kriminologi Pengetahuan tentang Sebab-Sebab Kejahatan*. Bandung: Karya Grafika.
- Subekti. 1987. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa.
- PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN**
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor: 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.
- WEBSITE DAN/ATAU BLOG**
- [Http://www.go-jek.com/faq.php](http://www.go-jek.com/faq.php) ---- akses tanggal 12 September 2017.
- [Http://kumparan.com/Wisnu-Prasetyo/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalan-Indonesia](http://kumparan.com/Wisnu-Prasetyo/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalan-Indonesia) ----aksees tanggal 12 September 2017.
- [Http://sumsel.tribunnews.com/2015/07/26/istigomah-pengemudi-gojek-wanita-dianiaya-tukang-ojek](http://sumsel.tribunnews.com/2015/07/26/istigomah-pengemudi-gojek-wanita-dianiaya-tukang-ojek) ----akses tanggal 12 September 2017.
- [Http://news.sky.com/story/1447613/germany-bans-controversial-uber-taxi-service](http://news.sky.com/story/1447613/germany-bans-controversial-uber-taxi-service) ---- akses tanggal 12 September 2017.
- [Http://money.cnn.com/2015/10/01/technology/uber-rio-de-janeiro-ban-brazil/](http://money.cnn.com/2015/10/01/technology/uber-rio-de-janeiro-ban-brazil/) ----akses tanggal 12 September 2017.
- [Http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/03/23/kronologi-lengkap-bentrok-ojek-online-versus-pengemudi-angkutan](http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/03/23/kronologi-lengkap-bentrok-ojek-online-versus-pengemudi-angkutan)

darat-di-jakarta ----- akses tanggal 13
September 2017.

[Http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/22/12455551/Pengemudi.Go-Jek.Babak.Belur.](http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/22/12455551/Pengemudi.Go-Jek.Babak.Belur)

Dipukuli.Oknum.Sopir.yang.Berdemonstrasi -----akses tanggal 13 September
2017.

[Http://thelawdictionary.org/transportation/](http://thelawdictionary.org/transportation/) ---
akses tanggal 23 Oktober 2017.

[Http://kbbi.web.id/transportasi](http://kbbi.web.id/transportasi) ---- akses
tanggal 20 Oktober 2017.

[Http://www.temukanpengertian.com/2013/06/pengertian-online-online-adalah-online.html](http://www.temukanpengertian.com/2013/06/pengertian-online-online-adalah-online.html) -- akses.