

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.<sup>1</sup>

Globalisasi yang saat ini terjadi di semua negara tanpa terkecuali Indonesia telah merubah banyak aspek kehidupan masyarakat seperti budaya, ekonomi, dan pendidikan. Salah satu akibat dari globalisasi ini adalah meningkatnya pergerakan atau perpindahan masyarakat dari satu tempat ke tempat yang lain dan terjadi dalam waktu yang cepat. Perpindahan ini tidak hanya terjadi atau dibutuhkan oleh manusia tetapi juga terjadi kepada barang dan jasa.

Peningkatan akan perpindahan masyarakat (orang) dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain akan diiringi dengan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi yang memadai. Kebutuhan sarana transportasi untuk

---

<sup>1</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 7.

memindahkan orang dan barang akan berusaha dipenuhi dengan kehadiran angkutan umum. Angkutan umum menyediakan jasa untuk memindahkan orang dan barang dari tempat asal menuju tempat yang dikehendaki.

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.<sup>2</sup>

Ditinjau dari karakteristik jenis penggunaan, mode transportasi orang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Kendaraan umum adalah kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan memungut biaya. Kendaraan umum dapat dikategorikan menjadi kendaraan yang disewakan (*paratransit*) dan kendaraan umum biasa (*transit*). Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*)<sup>3</sup>

Angkutan umum menawarkan berbagai pilihan jenis transportasi dengan tingkat pelayanan, kenyamanan dan tarif yang berbeda-beda antara jenis transportasi yang satu dengan yang lainnya. Kendaraan angkutan umum terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan

---

<sup>2</sup>Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, (Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 1995), hlm. 1

<sup>3</sup>Vuchic, Vukan R., *Urban Passenger Transportation Modes*, dalam *PublicTransportation*, Second Edition, eds. Gray, George E dan Hoel, Lester A, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1992, hlm. 79.

bemotor merupakan kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang ditambangkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya. Keberadaan ojek sekarang ini tidak bisa dipandang sebelah mata sebagai angkutan biasa. Jasa layanan ojek telah memasuki era baru dengan lahirnya layanan ojek berbasis *online*. Layanan ojek berbasis *online* merupakan sebuah era yang memanfaatkan jaringan internet dengan menciptakan *startup* atau aplikasi pemesanan ojek secara *online* yang telah merubah ojek dari pangkalan menjadi berbasis *online* melalui aplikasi pada *smartphone*. Layanan ojek *online* berhasil menawarkan berbagai keunggulan dibandingkan angkutan umum lain yang tersedia . Hingga saat ini telah banyak yang menawarkan jasa angkutan umum menggunakan sepeda motor (ojek) dengan berbasis *online* atau aplikasi seperti Go-Jek, Grab Bike, SmartJek, Bang Jek, Taksi Jeger, Ojesy, Blue Jek, Get Jek, O'Jack Taxi Motor dan masih banyak lainnya. Pertumbuhan layanan ojek *online* semakin pesat dengan awalnya hanya beroperasi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, saat ini mulai merambah kota-kota besar di luar Jakarta seperti salah satunya adalah Kota Kendal. Kota Kendal telah menjadi tempat untuk perluasan pasar bagi layanan ojek *online* seperti Grab. Dalam waktu singkat, layanan ojek *online* ini berhasil menjaring ribuan tenaga kerja di Indonesia untuk menjadi pengemudi ojek (*driver*) dan mendapatkan pasar yang begitu luas dalam mengembangkan usahanya.

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain.<sup>4</sup>

Secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif, namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.<sup>5</sup>

Masalah peraturan ojek masih belum selesai, saat ini di Indonesia sedang terjadi perbincangan yaitu adanya ojek dengan pelayanan dengan sistem *online* yang dikenal dengan Grab. Ojek dengan sistem *online* ini berbeda dengan dengan ojek yang biasa kita jumpai di jalan, Grab adalah perusahaan yang mengelola kerja sama dengan Mitra dan menyediakan jasa manajemen operasional para mitra sehubungan dengan penggunaan *Aplikasi* Grab. Mitra disini memiliki pengertian yaitu pihak yang melaksanakan antar jemput barang dan/atau orang, pesan-antar barang yang sebelumnya telah dipesan konsumen, atau jasa lainnya melalui *aplikasi* Grab dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang dimiliki mitra sendiri.

---

<sup>4</sup>Warpani, P. Suwardjoko, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, hlm. 45.

<sup>5</sup>Hobbs, F.D, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Terjemahan Suprpto dan Waldiyono, UGM, Yogyakarta, hlm. 41.

Grab juga melayani pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja, dan lain sebagainya. Untuk menggunakan layanan Grab calon penumpang harus memiliki aplikasi khusus yang tersedia di *smartphone*. Disana calon penumpang dapat mencari dan memesan pengendara Grab melalui *smartphone* atau *gadget* milik calon penumpang.

Sepeda motor yang menjadi alat utama dalam usaha layanan ojek *online* maupun konvensional (pangkalan) menurut Pasal 47 ayat (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidaklah termasuk ke dalam kelompok kendaraan bermotor umum karena hanya mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang masuk dalam kelompok atau kategori kendaraan bermotor umum yang berarti sepeda motor tidak boleh digunakan sebagai kendaraan angkutan umum. Hal ini kembali ditegaskan dalam Pasal 23 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (PP Angkutan Jalan) yang menyatakan bahwa sepeda motor tidak termasuk sebagai angkutan umum dimana kendaraan bermotor yang termasuk dalam angkutan umum adalah mobil penumpang dan mobil bus. Sepeda motor menurut Pasal 1 butir (20) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Makamah Konstitusi secara *implisit* menolak *legalitas* angkutan sepeda motor tetapi Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan ojek online dapat tetap beroperasi seperti biasa ojek *online* masih dapat beroperasi

karena Dinas Perhubungan akan berkoordinasi dengan kepolisian dan Pemerintah Daerah setempat agar ojek *online* tetap mendukung kegiatan masyarakat. Rekomendasi Kemenhub tentang peraturan ojek *online* dilakukan Pemerintah Daerah muncul setelah Mahkamah Konstitusi menolak permohonan uji materi perkara nomor 41/PUU-XVI/2018 yang diajukan pengemudi online. Tidak ada peluang hukum bagi Pemerintah pusat untuk mengeluarkan regulasi yang melegalkan ojek *online* sebagai transportasi umum. Pemerintah Daerah dianggap bisa mengatur ojek *online* dengan dasar untuk menjaga ketertiban dan keamanan, itu yang membuat ojek *online* masih tetap dapat beroperasi

Tanggung jawab pengemudi ojek sepeda motor berkaitan dengan hak-hak konsumen, karena tanggung jawab dari pengemudi ojek sepeda motor sangat diperlukan apabila terjadi pelanggaran terhadap hak-hak konsumen dalam penyelenggaraan pengangkutan yang semestinya tidak mengakibatkan tidak selamatnya objek yang diangkut sampai tempat tujuan. Pengguna jasa ojek sepeda motor dapat disebut sebagai konsumen karena dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) dalam Pasal 1 angka 1 “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen” Perlindungan konsumen berbicara mengenai jaminan atau kepastian tentang terpenuhinya hak-hak konsumen.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Janus Sidabalok, *Hukum perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006. Hlm.3

Konsumen wajib dilindungi secara hukum melalui perundang-undangan, termasuk juga penyelesaian yang dapat ditempuh konsumen apabila mengalami kerugian terhadap penyelenggaraan jasa angkutan umum kendaraan bermotor ojek. Salah satu kerugian yang dialami pengguna jasa ojek sepeda motor adalah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan pengemudi ojek sepeda motor. Kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen berupa perlindungan terhadap hak-hak konsumen, agar pelaku usaha tidak bertindak sewenang-wenang yang selalu merugikan konsumen.

Klausul tersebut menjadi penting manakala keberadaan ojek sepeda motor bersifat semipermanen atau jangka panjang, tidak bersifat temporer atau sementara. Jika keberadaan ojek bersifat jangka panjang, maka pelayanan ojek sangat perlu untuk ditingkatkan menjadi lebih andal dan terjamin keamanan dan perlindungan hukumnya, hal ini penting untuk melindungi pengguna jasa ojek. Hal tersebut bertujuan agar terwujudnya penyelenggaraan angkutan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan transportasi lain.

Sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Aspek keamanan sepeda motor juga sangat rentan karena tidak adanya wadah tertutup yang melindungi pengendara maupun penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi aksi pembegalan yang menasar sepeda motor masih menghantui masyarakat. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan

asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengemudi maupun penumpang angkutan sepeda motor, lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Berdasarkan dari uraian latar belakang di atas, maka menarik untuk dikaji aspek hukum yang timbul dari keberadaan bisnis Grab ini, untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih mendalam, penelitian ini dituliskan dalam skripsi berjudul : "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Ojek *Online*“Grab” menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 di Kabupaten Kendal."

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal ?.
2. Apa yang menjadi hambatan dan solusi dari perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal ?.

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum yang di dapatkan bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal
2. Untuk mengetahui dan menganalisis hambatan dan solusi dari perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapum kegunaan dari penelitian ini baik secara teoritis maupun secara praktis, adalah sebagai berikut:

1. Dari segi teoritis, bagi akademisi penelitian ini diharapkan mampu memberi manfaat teoritis berupa sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya mengenai hukum perundangankonsumen.
2. Dari segi praktis, dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi masyarakat penggunaan hukum terhadap penumpang ojek *online* (Grab) agar masyarakat dapat lebih selektif lagi untuk memilih kendaraan umum untuk keselamatan serta berhati-hati dalam memilih jasa ojek.

#### **E. Metode Penelitian**

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini bersifat yuridis-empiris, yaitu pelaksanaan ketentuan perundang-undangan harus dilaksanakan sesuai dengan apa yang tercantum di dalam peraturan perundang-undangan tersebut. Maksud dari

penelitian ini adalah menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh dari lapangan. Dalam penelitian ini, perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* haruslah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yaitu Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## 2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis yaitu suatu metode yang bertujuan untuk menggambarkan suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku kemudian dikaitkan dengan teori-teori hukum dan bagaimana praktek pelaksanaan hukum positif terhadap perlindungan konsumen bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## 3. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Dalam penelitian digunakan data primer dan data sekunder

### a. Jenis Data

#### 1) Data Primer

Data Primer adalah data yang diperoleh dari narasumber di lapangan.

#### 2) Data Sekunder

Data Sekunder terdiri dari :

- a) Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat seperti Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Undang-Undang No. 47 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.
- b) Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang memberi penjelasan bahan hukum primer berupa literatur-literatur, jurnal-jurnal hukum, buku-buku, artikel, serta surat kabar dan hasil penelitian maupun makalah-makalah yang berhubungan dengan topik penulisan skripsi ini.
- c) Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan hukum sebagai penunjang yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, kamus bahasa dan ensiklopedia.

b. Sumber Data

Sumber data diperoleh langsung dari hasil pengamatan lapangan.

c. Alat Pengumpulan Data

Penelitian ini dilakukan sesuai dengan alat pengumpulan data sebagai berikut

- 1) Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari narasumber di lapangan. Alat pengumpulan datanya dilakukan dengan interview/wawancara dengan para ojek *online* “Grab” di Kendal.
- 2) Data sekunder adalah data yang diperlukan dari berbagai literatur, arsip, makalah, jurnal, laporan penelitian, dokumen maupun daftar kepustakaan lainya yaitu dengan cara studi dokumen.

#### 4. Lokasi dan Subyek Penelitian

Penelitian dilaksanakan di pusat kota tempat ojek *online* berkumpul yaitu Alun alun Kota Kendal, Kel.Pegulon Kec. Kendal, KabupatenKendal, Jawa Tengah 51313.

#### 5. Analisis Data Penelitian

Data yang diperoleh dari penelitian ini, selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif yakni dengan memberikan interpretasi terhadap data yang diperoleh secara nasional dan obyektif yang diatur, diurutkan dengan dikelompokkan dengan mengkategorikan. Kemudian menggambarkan hubungan antara variabel satu dengan variabel lain yang diteliti agar dapat menggambarkan fenomena tertentu secara lebih konkrit dan terperinci.

### **F. Sistematika Penulisan**

Hasil Penelitian ini disusun sebuah skripsi yang membahas dan menguraikan masalah dan terdiri dari empat (4) bab, dimana diantara bab yang satu dengan bab yang lainya saling berkaitan dan merupakan satu kesatuan

yang tidak terpisahkan, secara ringkas disusun dengan sistematis sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan, dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka, di dalam bab ini dimaksudkan untuk memberikan penjelasan tentang perjanjian secara umum, pengertian perlindungan konsumen. pengertian ojek sepeda motor, pengertian perlindungan konsumen menurut perspektif islam,

Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan, Didalam bab ini akan membahas perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut Undang - Undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal dan hambatan serta solusi dalam perlindungan hukum bagi pengguna ojek *online* “Grab” menurut Undang - Undang nomor 8 tahun 1999 di Kabupaten Kendal.

Bab IV Penutup, mengakhiri seluruh rangkaian uraian dan pembahasan, sub babnya terdiri dari kesimpulan dan saran, sedangkan pada saran disajikan dalam bentuk sumbangan pemikiran atau kontribusi atas permasalahan yang dibahas.