

**LAPORAN AKHIR REGULER  
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT YANG DIAJUKAN  
KE LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**



**SARANA ANGKUTAN OJEK DAN PERMASALAHANNYA**

Disusun oleh:

**Ketua Tim**

Dr. Ida Kurnia, S.H., M.H.

NIDN/NIK : 0320106101/ 10287010

**Nama Mahasiswa:**

Rizqy Dini Fernandha (205210197)

Filshella Goldwen (205210225)

**PROGRAM STUDI HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS TARUMANAGARA  
JAKARTA  
DESEMBER 2024**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**LAPORAN AKHIR PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**  
Periode II/Tahun 2024

1. Judul PKM : Sarana Angkutan Ojek dan Permasalahannya
2. Nama Mitra PKM : Daerah Blok Duku RT.11/RW.10, Kelurahan Cibubur, Kecamatan Ciracas, Jakarta-Timur.
3. Skema PKM : Reguler
4. Ketua Tim PKM
  - a. Nama dan Gelar : Dr. Ida Kurnia, S.H., M.H.
  - b. NIDN/NIK : 0320106101/10287010
  - c. Jabatan/Gol. : Pembina/IV A
  - d. Program Studi : Ilmu Hukum
  - e. Fakultas : Hukum
  - f. Bidang Keahlian : Hukum Internasional
  - g. Alamat Kantor : Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta 11440
  - h. Nomor HP/Tlp : 0812-9643-138
5. Mahasiswa yang Terlibat
  - a. Jumlah Anggota : 2 (dua) orang  
(Mahasiswa)
  - b. Nama & NIM Mahasiswa 1 : Rizqy Dini Fernandha / 205210197
  - c. Nama & NIM Mahasiswa 2 : Filshella Goldwen / 205210225
6. Lokasi Kegiatan Mitra : Jalan Blok Duku RT.11 / RW.10
  - a. Wilayah Mitra : Kelurahan Cibubur, Kecamatan Ciracas
  - b. Kabupaten/Kota : Kota Administrasi Jakarta-Timur
  - c. Provinsi : DKI Jakarta
  - d. Jarak PT ke Lokasi mitra : 27 Km
7. Luaran yang dihasilkan : Artikel Ilmiah dalam Jurnal PKM UNTAR
8. Jangka Waktu Pelaksanaan : Periode II September-Desember
9. Biaya yang disetujui LPPM : Rp. 8.000.000


Jakarta, 30 Januari 2025

Menyetujui,  
Kepala LPPM

  
Dr. Hetty Karunia Tunjungsan, S.E., M.Si.  
NIDN/NIDK: 0316017903/10103030



Ketua Pelaksana

  
Dr. Ida Kurnia, S.H., M.H.  
NIDN/NIK:0320106101/10287010

## DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN .....	1
DAFTAR ISI.....	2
RINGKASAN .....	3
BAB 1 PENDAHULUAN .....	4
1.1 Analisis Situasi.....	4
1.2 Permasalahan Mitra dan Tujuan Kegiatan PKM atau PKM sebelumnya .....	5
1.3. Uraian Hasil Penelitian dan PKM Terkait.....	5
1.4 Uraikan keterkaitan topik dengan Peta Jalan PKM yang ada di Rencana Induk Penelitian .....	5
dan PKM Untar .....	5
BAB 2 SOLUSI PERMASALAHAN DAN LUARAN .....	7
2.1 Solusi Permasalahan.....	7
2.2 Rencana Luaran Kegiatan (Pilih minimal satu untuk luaran wajib dan satu untuk .....	7
luaran tambahan).....	7
BAB 3 METODE PELAKSANAAN .....	8
3.1 Bentuk/Jenis Metode Pelaksanaan .....	8
3.2 Langkah-langkah/Tahapan pelaksanaan .....	9
3.3 Partisipasi mitra dalam kegiatan PKM.....	9
3.4 Kepakaran dan Pembagian Tugas TIM.....	9
BAB 4 HASIL DAN LUARAN YANG DICAPAI .....	10
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN .....	19
DAFTAR PUSTAKA .....	20
Lampiran .....	21

## RINGKASAN

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih berlaku aktif, meskipun telah mengalami perubahan. Undang-undang ini mengatur tentang prasarana, jaringan lalu lintas, pengguna jalan, dan pengelolaannya. Tukang Ojek sebagai pengguna jalan harus memahami perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan. Dalam mewujudkan perannya tersebut, maka tukang ojek perlu mendapatkan edukasi terkait dengan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu Tim Pengabdian Kepada Masyarakat (PKM) Universitas Tarumanagara dalam hal ini diwakili oleh dosen dari Fakultas Hukum karena terkait dengan dasar hukumnya melakukan penyuluhan dan sosialisasi hukum. Dalam penyuluhan dan sosialisasi ini pertama-tama yang perlu disampaikan adalah etika berlalu lintas dan budaya bangsa. Hal ini dalam rangka untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain. Selain itu yang tidak kalah pentingnya yaitu dokumen yang harus dimiliki layaknya para pengemudi, yaitu: Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), serta beberapa aturan lalu lintas saat berkendara, seperti: mematuhi rambu-rambu lalu lintas, menggunakan pelindung kepala, menaati batas kecepatan, tidak melawan arus, tidak menyalip dari kiri, tidak menggunakan tloar. Selanjutnya, dalam penyuluhan juga tiap-tiap item yang telah disampaikan di atas juga diperjelas, misalnya mengapa tukang ojek pada saat berkendara harus membawa/ dapat menunjukkan STNK apabila ada pemeriksaan kendaraan. Hal ini karena STNK merupakan dokumen terkait pemilikan kendaran. Jika berkendara tanpa membawa STNK, maka akan dikenakan tilang, artinya setelah disidangkan wajib membayar sejumlah biaya saat sidang seperti yang sudah ditentukan dalam surat tilang. Selain untuk kepentingan tersebut di atas, STNK juga sering sekali dibutuhkan untuk keluar parkir pada beberapa fasilitas umum, seperti pusat perbelanjaan. Hal ini berguna untuk memastikan keaslian pemilik kendaraan dan mencegah terjadinya tindakan kriminal pencurian.

Kata Kunci: Tukang Ojek, Peran, Landasan Hukum.

## **BAB 1 PENDAHULUAN**

## 1.1 Analisis Situasi

Undang-undang Dasar 1945 merupakan landasan konstitusional Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), yang menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum artinya bahwa semua tindakan senantiasa dilandasi oleh aturan. Berbicara aturan dalam keterkaitannya dengan peraturan lalu lintas, maka untuk menjaga keamanan, ketertiban, ketenteraman, kenyamanan dalam berkendara diwajibkan tunduk pada aturan-aturan, dalam hal ini Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.

Berdasarkan pada aturan, maka aturan ini harus dapat mengakomodir kepentingan-kepentingan khususnya yang terkait dengan kesejahteraan umum. Kesejahteraan umum ini mempunyai 2 (dua) sendi pokok yang tidak dapat diabaikan, yaitu pertama, mewujudkan kesejahteraan umum merupakan tugas negara dan ke dua, kesejahteraan umum terkait langsung dengan aspek ekonomi dan sosial.

Pembangunan pada sektor ekonomi akan dan dapat secara langsung berdampak pada sektor-sektor yang lain, sebagai contoh terkait dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah masalah sosial tentang transportasi. Tidak dapat dielakkan bahwa tingkat pertumbuhan penduduk khususnya di Jakarta (tingkat urbanisasi) yang cukup signifikan sementara keterbatasan lapangan pekerjaan yang tersedia dan dibarengi dengan tingkat pendidikan yang rendah, menyebabkan dalam menyambung hidupnya dan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya salah satu alternatifnya dengan menjadi tukang ojek.

Dalam kenyataannya kondisi lalu lintas di Jakarta tidak terlepas dari kemacetan atau dapat dikatakan bahwa kemacetan di Jakarta merupakan pemandangan yang dapat dilihat setiap saat. Hal ini dipicu oleh banyaknya kendaraan yang melintas, baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum.

Banyaknya alat transportasi umum yang tersedia di Jakarta menyebabkan masyarakat dapat memilih angkutan umum sesuai dengan kepentingannya. Artinya masyarakat akan menyesuaikan angkutan yang akan dipilihnya dengan melihat baik pada aspek kepentingan maupun kondisi pribadi dan lingkungannya. Melihat pada kondisi yang ada, Jakarta merupakan kota dengan tingkat kemacetan yang tinggi, oleh karena itu ojek merupakan pilihan masyarakat sebagai alat transportasi umum yang dapat dipergunakan dalam menembus kemacetan.

Kelurahan Cibubur, Kecamatan Ciracas adalah salah satu kelurahan yang ada di Propinsi DKI Jakarta. Kelurahan Cibubur memiliki tingkat kemacetan yang sangat signifikan dan ojek sebagai sarana angkutan umum yang dapat dipergunakan masyarakat untuk mencapai tujuannya.

Kondisi yang ada, seperti yang telah disampaikan di atas, terkait dengan kewajiban dosen, yaitu membaktikan ilmunya tidak hanya dalam lingkup Perguruan Tinggi tempat dosen mengajar, tetapi juga kepada masyarakat luas, maka dosen berkewajiban melakukan pengabdian (sesuai dengan Undang-undang Sistem Pendidikan Tinggi, tugas Tri Dharma Perguruan Tinggi yang ke tiga adalah pengabdian kepada masyarakat), oleh karena itu dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara melakukan suatu kegiatan yaitu Penyuluhan Hukum tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kelurahan Cibubur bagi para tukang ojek.

### **1.2 Permasalahan Mitra dan Tujuan Kegiatan PKM atau PKM sebelumnya**

Semakin hari kemacetan di Jakarta semakin bertambah atau dapat dikatakan bahwa tingkat kemacetan di Jakarta semakin meningkat terus dan ojek sebagai alternatifnya yaitu sebagai sarana kendaraan angkutan umum yang paling tepat dan paling diminati. Namun perlu disadari bahwa ojek keberadaannya sebagai sarana angkutan umum yang sifatnya informal.

### **1.3. Uraian Hasil Penelitian dan PKM Terkait**

Hasil dari PKM yang dilakukan di Desa Blok Duku, Cibubur adalah para tim penyuluh berhasil mengidentifikasi permasalahan yang dialami oleh para warga dalam mengatasi permasalahan kemacetan dan pilihan ojek sebagai alternatif yang utama untuk menghantarkan ke tempat tujuan (kantor, kampus, dan lain-lain tempat beraktifitas para warga). Dengan pengidentifikasian permasalahan tim penyuluh memberikan materi terkait sarana angkutan dengan menggunakan ojek. Selain itu juga menguraikan permasalahan yang terkait dengan permasalahan angkutan dengan menggunakan ojek.

### **1.4 Uraikan keterkaitan topik dengan Peta Jalan PKM yang ada di Rencana Induk Penelitian dan PKM Untar**

Kemacetan di Jakarta rasanya sudah menjadi pemandangan umum, sehingga warga harus siap menghadapi kondisi ini, artinya warga harus dapat memilih sarana angkutan yang paling tepat untuk mengantarkan ke tempat aktifitasnya sehari-hari. Kondisi ini menyebabkan penggunaan sarana ojek menjadi alternatif pertama, karena disamping ojek merupakan kendaraan yang relatif kecil, ojek juga dapat menembus jalan-jalan kecil, sebagai alternatif jalan untuk menghindari kemacetan jalan terutama pada saat jam padat (pada saat jam berangkat dan jam pulang).

Kondisi nyata di lapangan perlunya pembekalan kepada para tukang ojek terkait dengan adanya landasan hukum di dalam berkendara di jalan raya, yaitu Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Sesuai dengan hasil survei yang dilakukan oleh tim penyuluh, maka daerah yang paling tepat untuk dilakukan penyuluhan yaitu di Desa Blok Duku RT. 11/ RW. 10,

Kelurahan Cibubur, Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur. Materi yang akan disampaikan dalam penyuluhan tahap pertama ini hanya mengenai penggunaan sarana ojek sebagai alat transportasi. Pada periode berikutnya akan disampaikan penggunaan jalan raya dilandasi oleh peraturan dan prinsip-prinsip keselamatan dalam berkendara.

## **BAB 2 SOLUSI PERMASALAHAN DAN LUARAN**

### **2.1 Solusi Permasalahan**

Tukang ojek di wilayah Kelurahan Cibubur wilayah Kota Jakarta Timur Propinsi DKI Jakarta ini mayoritas pada jam sibuk/ tingkat kemacetan yang tinggi melakukan kegiatan baik

mengantar/menyempurt sekolah, kuliah, belanja, kantor dan tujuan lainnya. Pada saat itu pada jam padat kondisi rawan kecelakaan sangat tinggi. Oleh karena itu, salah satu upaya yang ditempuh dalam mengatasi berbagai persoalan tersebut yaitu dengan melakukan penyuluhan dan konsultasi hukum cara berkendara yang benar dan baik.

## 2.2 Rencana Luaran Kegiatan (Pilih minimal satu untuk luaran wajib dan satu untuk luaran tambahan)

No.	Jenis Luaran	Keterangan
<b>Luaran Wajib</b>		
1	Publikasi ilmiah pada jurnal ber ISSN atau	
2	Prosiding dalam temu ilmiah	√
<b>Luaran Tambahan (wajib ada)</b>		
1	Hak Kekayaan Intelektual (HKI) atau	
2	Teknologi Tepat Guna (TTG) atau	
3	Model/Purwarupa (Prototip)/Karya Desain/Seni atau	√
4	Buku ber ISBN atau	
5	Produk Terstandarisasi	

## BAB 3 METODE PELAKSANAAN

### 3.1 Bentuk/Jenis Metode Pelaksanaan

1. Suvei



Survei merupakan tahapan awal pelaksanaan kegiatan pengabdian kepada masyarakat yang dilakukan. Kegiatan survei dilakukan ke Kel. Cibubur, Kec. Ciracas. Pada kegiatan ini, pelaksana PKM menemui Lurah Cibubur dan berdiskusi untuk mengetahui permasalahan yang sedang terjadi di wilayah tersebut. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan informasi lebih dalam terkait permasalahan sarana angkutan ojek dan permasalahannya, dengan begitu materi yang diberikan oleh tim penyuluh tepat sasaran.

## 2. Ceramah

Pada saat kegiatan pengabdian kepada masyarakat, ceramah digunakan untuk menginformasikan perihal kebijakan dan regulasi yang terkait dengan sarana penggunaan ojek dan landasan hukum berkendara di jalan raya. Metode ceramah dilakukan untuk:

- a) Hal-hal yang perlu disampaikan dan dijelaskan;
- b) Memberikan pengetahuan tentang kewajiban tukang ojek menurut hukum;
- c) Memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d) Memberikan pengetahuan langkah-langkah yang terkait dengan keselamatan berkendara di jalan raya.

## 3. Q & A

Setelah sesi ceramah, pada saat pengabdian masyarakat dibuat sesi Q & A. Pada sesi ini peserta pengabdian kepada masyarakat dapat mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang kemudian akan dijawab oleh pelaksana PKM. Selain itu, peserta dapat pula memberikan informasi atau pengalaman seputar permasalahan ojek sebagai sarana angkutan.

## 4. Pendampingan Hukum

Setelah sesi diskusi selesai kami para tim penyuluh memberikan pendampingan kepada para peserta penyuluhan di Desa Blok Duku, Cibubur bagi para tukang ojek yang memiliki permasalahan terkait dengan pekerjaannya sebagai tukang ojek. Nantinya, tim penyuluh akan membantu mengadvokasikan jika diperlukan dan memberikan saran hukum terkait permasalahan tersebut.

### **3.2 Langkah-langkah/Tahapan pelaksanaan**

Kegiatan pelaksanaan Pengabdian Kepada Masyarakat dalam bentuk Penyuluhan Hukum, pendampingan dan memberikan pendidikan secara kasus per kasus (perorangan) di Desa Blok

Duku, Cibubur merupakan upaya untuk mengedukasi tukang ojek mengenai regulasi. Penyuluhan hukum ini mengikuti prinsip-prinsip transparansi atau keterbukaan, partisipasi, koordinasi, dan keterpaduan. Metode penyuluhan hukum berupa pemaparan materi dan diskusi interaktif antara penyaji dengan tukang ojek. Tahapan pelaksanaan dari kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat, terdiri dari:

- a) tahapan penggalan informasi permasalahan
- b) tahapan izin pelaksanaan PKM kepada Ketua RW.
- c) tahapan penyusunan proposal
- d) tahapan pelaksanaan PKM
- e) tahapan penyusunan luaran PKM
- f) tahapan penyusunan kemajuan PKM
- g) tahapan penyusunan laporan akhir PKM.

### 3.3 Partisipasi mitra dalam kegiatan PKM

Target yang diharapkan oleh tim penyuluh para partisipan para tukang ojek, yaitu tukang ojek sebagai warga di Cibubur dan tukang ojek pendatang di Desa Blok Duku, Cibubur dapat aktif berdiskusi dan mengajukan pertanyaan-pertanyaan terkait.

### 3.4 Kepakaran dan Pembagian Tugas TIM

No	Nama	Uraian Tugas	Jabatan
1.	DR. Ida Kurnia, S.H.,M.H.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mengurus perizinan dengan mitra</li> <li>- mensurvei lokasi PKM dan berdiskusi dengan pimpinan daerah Desa Blok Duku Cibubur</li> <li>- membuat tim penyuluhan</li> <li>- membuat penyusunan proposal</li> <li>- membuat laporan hasil penyuluhan PKM</li> <li>- memberikan arahan kepada anggota tim dalam pelaksanaan PKM.</li> </ul>	Ketua Tim
2.	Rizqy Dini Fernandha	<ul style="list-style-type: none"> <li>- membuat rancangan luaran hasil PKM</li> <li>- membantu membuat penyusunan proposal</li> <li>- memberikan penyuluhan kepada mitra dengan cara mempresentasikan materi.</li> </ul>	Anggota Tim

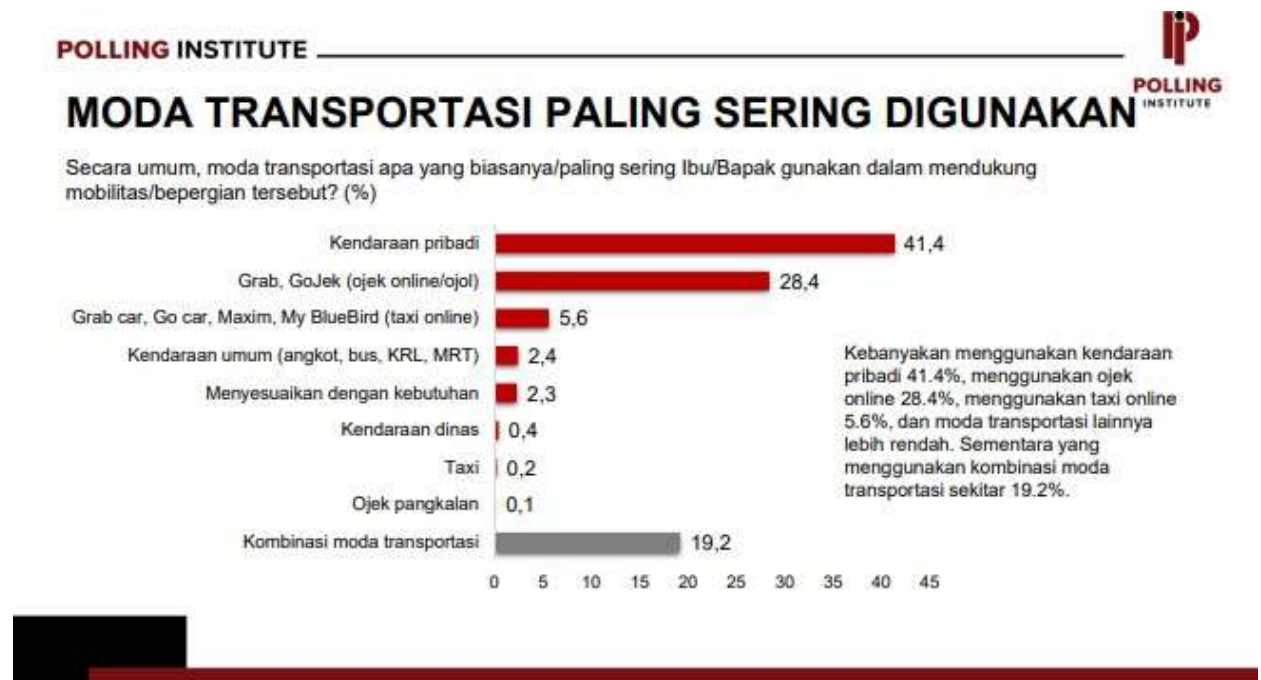
3.	Filshella Goldwen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- membuat rancangan luaran hasil PKM</li> <li>- membantu membuat penyusunan proposal</li> <li>- memberikan penyuluhan kepada mitra dengan cara mempresentasikan materi.</li> </ul>	Anggota Tim
----	-------------------	---	-------------

#### **BAB 4 HASIL DAN LUARAN YANG DICAPAI**

Ojek *online* merupakan salah satu pengguna jalan yang sering dijumpai, bahkan dalam survei yang dilakukan oleh Poling Institute dalam survei 16-24 Agustus 2022 tercatat modal transportasi yang paling sering digunakan dalam mobilitas masyarakat adalah; 41,4% kendaraan pribadi, 28,4% Gojek, Grab (ojek online/ojol), dan 5,6% Grabcar, Gocar, Maxim,

My BlueBird (taxi online). (Polling Institute, 2022).

**Gambar 1. Statistik modal transportasi yang paling sering digunakan pada Agustus 2022**



Berdasarkan data statistik di atas ditemukan bahwa peminat ojek online ataupun taxi online cukup banyak terutama ojek online berupa kendaraan bermotor. Peristiwa ini dapat dilihat secara nyata dimana jika kita berada di jalan khususnya di daerah pusat kota tentu akan dijumpai banyak sekali pengendaraan bermotor yang menggunakan jaket berwarna hijau, oranye ataupun kuning sebagai atribut pekerjaan mereka dalam bekerja sebagai ojek online. Selanjutnya sering dijumpai jaket berwarna hijau, oranye ataupun kuning melewati trotoar jalan ataupun melawan arus jalan ataupun tindakan-tindakan lain dengan upaya pelanggaran lalu lintas. Tindakan ini kerap sekali mengakibatkan kecelakaan lalu lintas (lakalantas). Artinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan jumlah kecelakaan kendaraan bermotor pada tahun 2022 mencapai angka 137.851 ribu kecelakaan dengan total korban jiwa 27.531 ribu orang, sedangkan data dari Korlantas Polri mencatat ada 94.617 ribu kecelakaan pada tahun 2022 yang mengakibatkan 19.054 orang tewas (Aryo Putranto Saptohutomo, 2022), perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online secara signifikan mempengaruhi tingkat keselamatan masyarakat di jalan raya. Pengendara ojek online sangat sering terlibat dalam berbagai jenis pelanggaran lalu lintas, seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan ponsel mereka saat berkendara, dan berkendara secara ugal-

ugalan ataupun terburu-buru, terlepas dari pelanggaran-pelanggaran itu, faktor mengenai pengetahuan tentang perilaku aman selama di jalan mempengaruhi tinggi dan rendahnya data statistik pelanggaran lalu lintas di jalan. Adapun Jenis-jenis pelanggaran lain dan sering mempengaruhi tingkat keselamatan publik, yaitu:

1. mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang, yang tidak mematuhi tata cara muatan, dan daya angkut yang berlebihan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Pada saat berada di jalan, kendaraan bermotor harus mentaati aturan beban atau kapasitas beban yang diangkutnya. Seperti contoh di bawah kendaraan bermotor yang mengangkut barang dengan kapasitas ataupun beban berlebih dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas: diketahui bahwa pelanggaran seperti ini masih sering ditemukan di jalan, yang tentu ini sangat berbahaya bagi pengguna jalan yang lain;

**Gambar 2. Pengendara ojek online yang membawa muatan berlebih**



2. pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas Kepolisian Lalu Lintas (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
3. mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dengan dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Akuntan Jalan), pengendara ojek online pasti menggunakan hand phonenya dalam mengendarai motor atau mobilnya untuk melihat arah serta tujuan tempat pemesanan ataupun tempat pengantaran, tentu hal ini sangat membahayakan jika tidak digunakan dengan bijak dan baik, walaupun sebenarnya hal ini telah diperbolehkan oleh Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, yang tentunya didasarkan oleh beberapa kualifikasi seorang pengendara ojek online untuk menggunakan aplikasi pada saat mengendarai motor, akan tetapi sering hal ini menjadi ajang untuk memberikan pengecualian kepada suatu peristiwa yang dilarang oleh undang-undang, sehingga sangat berbahaya bagi masyarakat sekitar kalau tidak digunakan secara bijak;

4. mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pelanggaran ini adalah jenis pelanggaran yang paling sering ditemukan di jalan, dimana ojek-ojek online sering melewati trotoar yang mengganggu dan mengancam keselamatan pejalan kaki, yang dimana akibat dari masuknya motor ke dalam trotoar seakan-akan mencabut hak pejalan kaki dalam menggunakan trotoar sebagai tempat berjalannya pejalan kaki. Selanjutnya, kadang kala ditemukan juga pengendara ojek online yang memarkirkan kendaraannya di trotoar yang sangat mengganggu aktivitas pejalan kaki yang dapat menyebabkan konflik atau bahkan pejalan kaki yang tertabrak akibat motor yang masuk ke jalan trotoar seperti pada gambar berikut;

**Gambar 3. Ojek online memarkirkan kendaraannya di trotoar (tempat pejalan kaki dan disabilitas)**



5. mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 28 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pelanggaran berjenis ini pun kerap sering terjadi di jalan raya, apa lagi melanggar rambu lalu lintas seperti tidak boleh putar balik, tidak boleh parkir, tidak boleh melawan arus, dan lain-lain, akan tetapi pelanggaran ini yang paling sering dijumpai, beberapa faktor seperti ingin cepat sampai tujuan, ingin mempersingkat waktu mengemudi juga

menjadi alasan kenapa jenis pelanggaran ini sering terjadi dan tentunya dapat menyebabkan kecelakaan dan mengancam keselamatan publik. Seperti gambar berikut yang dimana pengemudi ojek online melanggar arus one way;

**Gambar 4. Beberapa pengemudi ojek online melawan arus untuk cepat sampai tujuan**



6. mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pengendara motor dan penumpang ojek online, diwajibkan untuk menggunakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI). Jenis pelanggaran ini sangat berpotensi membahayakan keselamatan pengendara karena helm yang tidak memenuhi standar tidak memberikan perlindungan yang maksimal terhadap benturan, dan kadang kala pengendara motor ojek online tidak memberikan helmnya untuk penumpang;
7. mengemudikan kendaraan bermotor tidak memberikan isyarat ketika akan belok atau balik arah (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

8. mengemudi kendaraan bermotor ingin berpindah jalur tidak memberikan isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
9. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama berjalan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
10. mengendarai sepeda motor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain pada tempat pemberhentian (Pasal 302, Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Dari 10 jenis pelanggaran di atas, tentu masih banyak jenis pelanggaran lain yang sering terjadi dan membahayakan masyarakat. Namun 10 pelanggaran yang telah di uraikan di atas merupakan pelanggaran yang sering terjadi dan dapat membawa dampak yang membahayakan kepada masyarakat, baik itu pengemudi sendiri, maupun penumpangnya dan orang lain yang berada di sekitarnya. Pada tahun 2017 tercatat jumlah pengemudi ojek online sebesar 900.000. (Azizah, 2018). Pada tahun yang sama total kecelakaan yang dialami oleh ojek online adalah sebesar 79% dari 900.000 pengemudi ojek online, tentu hal ini saling berkaitan antara pelanggaran yang dilakukan pengendara ojek online dan beberapa faktor lain seperti kesehatan ataupun kelelahan. (Reza Yudhistira Adi Pratama & Herry Koesyanto, 2020)

Perilaku pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh ojek online pastinya memiliki hubungan antara pelanggaran yang dilakukan dengan dampaknya terhadap keselamatan masyarakat, bahkan dampaknya bisa dirasakan oleh pengemudi ojek online itu sendiri dan penumpangnya. Beberapa faktor yang penulis temukan, dalam menjawab mengapa sering terjadi pelanggaran, yaitu:

- a. faktor manusia: pelanggaran bisa disebabkan oleh sikap para pengguna jalan yang biasanya kurang memperhatikan kedisiplinan dan kesadaran hukum, baik itu dari pengemudi ojek online, pemilik mobil, pejalan kaki maupun pengusaha boga (pedagang kaki lima). Selain itu ada beberapa pengemudi yang tidak takut melanggar karena faktor jaminan seperti penyelesaian yang mudah dengan cara “damai/peacemaking,”
- b. faktor sarana jalan: fasilitas jalan bisa menjadi penyebab terjadi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan, akibat adanya pipa galian, pipa listrik, pipa air minum, jalanan yang berlubang



dan rusak yang dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang membuat pengemudi tertarik untuk menggunakan jalur pejalan kaki yang lebih cepat dan bagus,

c. faktor kendaraan: salah satu faktor penyebab pelanggaran lalu lintas adalah perkembangan zaman. Di dalam perkembangan yang semakin pesat ini, berbagai jenis kendaraan diproduksi dalam waktu yang relatif singkat, hal ini tidak diimbangi dengan pembangunan fasilitas jalan yang memadai, sehingga dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas yang dapat membahayakan penggunaan jalan, bahkan seringkali berujung pada tindakan criminal, seperti perampokan dan pencopetan. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dari faktor lalu lintas antara lain ban kempes, lampu visor yang tidak dioperasikan dengan baik, dan sebagainya.

d. faktor keadaan alam: pelanggaran lalu lintas karena kondisi alam biasanya terjadi karena keadaan yang tidak terduga, misalnya saat hujan, cenderung ketika sedang hujan semua kendaraan umumnya melaju kencang, sebab tidak mau terkena hujan dan peluang pelanggaran sangat tinggi. Misalnya pengendara sepeda motor takut hujan dan tidak segan-segan melanggar peraturan lalu lintas atau mengambil jalan pintas. (Fazeri Murzali, 2022).

Regulasi yang ada saat ini mengenai peraturan lalu lintas belum cukup efektif untuk menekan angka pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara ojek online, regulasi lalu lintas perlu diimplementasikan secara lebih efektif dan disertai dengan beberapa langkah strategis, seperti melakukan penegakan hukum secara tegas dengan memberikan tindakan tegas terhadap para pelanggar serta mengembangkan regulasi yang spesifik untuk pengendara ojek online, dan melakukan penataan lalu lintas dan infrastruktur dengan membuat tempat parkir khusus ojek online sehingga para pengendara tidak lagi menggunakan trotoar sebagai tempat parker.

Selain itu, peran serta perusahaan penyedia aplikasi ojek online juga sangat penting dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara. Selain pemerintah yang memiliki kewenangan untuk menetapkan dan menegakkan regulasi, perusahaan ojol perlu mengembangkan kebijakan internal yang jelas dan tegas. Kebijakan ini dapat mencakup regulasi yang harus dipatuhi oleh setiap pengemudi, seperti penggunaan perlengkapan keselamatan yang memadai, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, dan larangan praktik-praktik berbahaya. Selain itu, edukasi tentang kesadaran hukum dan keselamatan bersama di jalan sangat penting untuk ditanamkan dalam diri setiap pengemudi. Perusahaan ojol bisa mengimplementasikan program pelatihan rutin yang menekankan pentingnya etika

berkendara, serta konsekuensi hukum dari pelanggaran. Dengan memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai tanggung jawab sebagai pengemudi, diharapkan para pengemudi dapat lebih menyadari dampak dari tindakan mereka terhadap keselamatan pengguna jalan lainnya.

Menerapkan sistem insentif bagi pengemudi yang menunjukkan kepatuhan terhadap aturan dan perilaku berkendara yang aman juga dapat menjadi strategi yang efektif. Dengan memotivasi pengemudi untuk selalu mematuhi regulasi dan berperilaku baik di jalan, perusahaan ojol berperan aktif dalam menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan teratur. Kesadaran hukum dan keselamatan bersama bukan hanya tanggung jawab pemerintah, tetapi juga menjadi tanggung jawab kolektif yang harus diemban oleh semua pihak, termasuk perusahaan penyedia layanan ojek online. Salah satu perusahaan penyedia layanan jasa ojek online sudah memiliki beberapa regulasi mengenai pelanggaran lalu lintas sebagai berikut:

1. tidak memakai helm dan/atau jaket yang disediakan oleh perusahaan layanan jasa ojek online saat menjalankan *order*.
2. berkendara pada saat mengantuk, menggunakan *handphone* ketika berkendara, atau melanggar tata tertib lalu lintas.
3. berkendara melebihi batas kecepatan aman.
4. berkendara secara ugal-ugalan (misalnya: rem mendadak, zig-zag, menikung dalam kecepatan tinggi).
5. mengemudi dalam pengaruh obat terlarang.

## **BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN**

Perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online berdampak signifikan pada keselamatan publik di jalan raya. Data dari Kementerian Perhubungan dan Korlantas Polri menunjukkan tingginya angka kecelakaan dan korban jiwa akibat pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara, seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan ponsel saat berkendara, dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki. Faktor-faktor seperti kurangnya disiplin, kondisi jalan yang tidak memadai, serta keadaan cuaca turut mendorong pelanggaran ini.

Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah perlu memperkuat penegakan hukum dan mengedukasi pengemudi tentang keselamatan berkendara. Perusahaan penyedia layanan ojek online juga harus berperan aktif dalam memberikan pelatihan dan menerapkan kebijakan internal yang tegas. Selain itu, perbaikan infrastruktur jalan, seperti jalur khusus ojek dan tempat parkir yang memadai, sangat penting untuk mengurangi pelanggaran. Menerapkan sistem insentif bagi pengemudi yang mematuhi peraturan dapat mendorong perilaku berkendara yang lebih aman. Dengan kerjasama antara pemerintah, perusahaan ojek online, dan masyarakat, diharapkan keselamatan di jalan raya dapat ditingkatkan dan angka kecelakaan dapat diminimalisir.

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Rezi, Aris Prio Agus Santoso, Indah Maulani, 2022, Hukum Transportasi & Lalu Lintas, Pustaka Baru Press, Yogyakarta.
3. Tim Redaksi, 2019, Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Laksana, Yogyakarta.
4. Supiyono, 2018, Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya, Polinema Press, Malang.
5. Irianto, 2022, Teknik Lalu Lintas, CV. Tohar Media, Makassar.
6. Putu Alit Suthanaya, 2023, Rekayasa Lalu Lintas, CV. Sarnu Untung, Purwodadi.
7. Danang SB, 2011, Budaya Tertib Lalu Lintas, PT. Sarana Bangun Pustaka, Jakarta Timur.

Lampiran 1 Materi kegiatan PKM

**UNTAR**  
Universitas Tarumanagara

SENAPENMAS  
2024

UNICEF

UNTAR untuk INDONESIA & DUNIA

# FENOMENA PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH OJEK ONLINE: ANTARA PELANGGARAN DAN KESELAMATAN PUBLIK

Dr. Ida Kurnia S.H., M.H., Kasmita Andriani & Louis Sebastian Anot Putra

[www.untar.ac.id](http://www.untar.ac.id) [Untar Jakarta](#) [@UntarJakarta](#) [@untarjakarta](#)

## 1. Pendahuluan

- UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas) mengatur bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran penting dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan dan integrasi nasional. Tujuan dari UU ini, seperti tercantum dalam Pasal 3, adalah untuk memastikan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, serta keterpaduan moda transportasi, sekaligus menciptakan budaya beretika dalam berlalu lintas dan kepastian hukum.
- Berdasarkan data dari Dirlantas Polda Metro Jaya, sekitar 10 juta pelanggaran lalu lintas telah tercatat. Kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas masih sangat rendah walaupun teknologi lalu lintas seperti ETLE sudah berkembang

## 2. Metode Pelaksanaan

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan jenis penelitian normatif. Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah dengan cara menafsirkan peraturan perundang-undangan, kemudian dikaitkan dengan permasalahan sosial yang relevan dan teori-teori hukum sekunder yang relevan



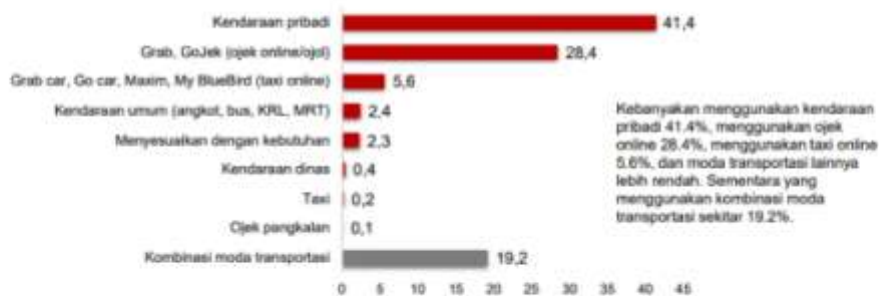
## 3. Hasil dan Pembahasan

POLLING INSTITUTE



### MODA TRANSPORTASI PALING SERING DIGUNAKAN

Secara umum, moda transportasi apa yang biasanya/paling sering Ibu/Bapak gunakan dalam mendukung mobilitas/bepergian tersebut? (%)



### 3. Hasil dan Pembahasan

- Data Kecelakaan Tahun 2022:
  - Kementerian Perhubungan:
    - 137.851 kecelakaan
    - 27.531 korban jiwa
  - Korlantas Polri:
    - 94.617 kecelakaan
    - 19.054 korban jiwa

Perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online dapat secara signifikan mempengaruhi tingkat keselamatan masyarakat di jalan raya.



- Jenis-jenis Pelanggaran yang sering dilakukan oleh Ojek Online





## • Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Mengapa Terjadi Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Ojek Online

- Pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online memengaruhi keselamatan pengemudi, penumpang, dan masyarakat. Ada beberapa faktor yang menyebabkan pelanggaran ini:
  - **Faktor manusia:** Kurangnya kedisiplinan dan kesadaran hukum dari pengguna jalan, termasuk pengemudi ojek online. Beberapa pengemudi merasa aman melanggar karena penyelesaian "damai".
  - **Faktor sarana jalan:** Kondisi jalan yang buruk, seperti galian pipa atau jalan berlubang, memaksa pengemudi mencari jalur alternatif yang lebih baik.
  - **Faktor kendaraan:** Pertumbuhan kendaraan tidak seimbang dengan infrastruktur jalan, menyebabkan kemacetan dan potensi pelanggaran lalu lintas.
  - **Faktor keadaan alam:** Cuaca buruk, seperti hujan, membuat pengemudi cenderung melanggar aturan demi menghindari kehujanan.



## • Peran Penting Penyedia Jasa Ojek Online

- Perusahaan ojek online memainkan peran penting dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi. Selain pemerintah yang memiliki tanggung jawab untuk menetapkan dan menegakkan aturan, perusahaan juga perlu mengembangkan kebijakan internal yang tegas. Ini termasuk aturan seperti wajib menggunakan perlengkapan keselamatan, mematuhi rambu lalu lintas, dan melarang perilaku berbahaya di jalan.



## • Kesimpulan dan Saran

- Pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online memiliki dampak yang besar pada keselamatan di jalan. Tingginya angka kecelakaan, yang sebagian besar disebabkan oleh pelanggaran seperti melanggar rambu atau menggunakan ponsel saat berkendara, menunjukkan adanya masalah disiplin dan kondisi jalan yang tidak memadai. Faktor cuaca juga sering kali memperburuk situasi.
- Untuk mengatasi masalah ini, penegakan hukum harus diperkuat, dan edukasi tentang keselamatan berkendara perlu ditingkatkan. Perusahaan ojek online juga harus berperan lebih aktif, memberikan pelatihan rutin dan memberlakukan kebijakan yang tegas terkait keselamatan. Selain itu, infrastruktur jalan yang lebih baik, seperti jalur khusus ojek dan fasilitas parkir yang memadai, sangat penting untuk mengurangi pelanggaran. Memberikan insentif bagi pengemudi yang patuh terhadap aturan juga bisa menjadi motivasi untuk berkendara lebih aman.



**UNTAR**  
Universitas Tasikmalaya



UNTAR untuk INDONESIA & DUNIA

Lampiran 2 Foto-foto kegiatan





## Lampiran 3 Luaran wajib

# FENOMENA PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH OJEK ONLINE: ANTARA PELANGGARAN DAN KESELAMATAN PUBLIK

Ida Kurnia<sup>1</sup> Kasmita Andriani<sup>2</sup>, Louis Sebastian Anot Putra<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Hukum, Universitas TarumanagaraEmail: idah@fh.untar.ac.id

<sup>2</sup>Fakultas Hukum, Universitas TarumanagaraEmail: kasmita.205220319@stu.untar.ac.id

<sup>3</sup>Fakultas Hukum, Universitas TarumanagaraEmail: louis.205220079@stu.untar.ac.id

### ABSTRACT

*Traffic violations are a common social problem that can potentially endanger the safety of drivers and those around them. Although Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation (Traffic Law) has set clear rules to ensure security, safety, and order, violations still occur significantly. The Traffic Law aims to create safe, orderly traffic integrated with other modes of transportation to support the national economy and build traffic ethics as part of the nation's culture. In Jakarta, the problem of traffic violations has reached a high number, with more than 10 million violations recorded by Polda Metro Jaya. Modern technology such as Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE), which utilizes CCTV, has been introduced to detect violations and prosecute violators. Even though this system has been implemented, violations such as not wearing a helmet are still a common case. This data shows public compliance with traffic regulations is still low despite stricter law enforcement efforts. Therefore, it is necessary to increase awareness and discipline in traffic to achieve the objectives of the Traffic Law and create a safer driving environment.*

**Keywords:** *Traffic Violations, Online Motorcycle Taxi, and Public Safety*

### ABSTRAK

Pelanggaran lalu lintas merupakan masalah sosial yang sering terjadi dan berpotensi membahayakan keselamatan pengemudi serta orang di sekitarnya. Meskipun Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas) telah menetapkan aturan jelas untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan ketertiban, pelanggaran masih terjadi secara signifikan. UU Lalu Lintas bertujuan menciptakan lalu lintas yang aman, tertib, serta terintegrasi dengan moda transportasi lain untuk mendukung perekonomian nasional dan membangun etika berlalu lintas sebagai bagian dari budaya bangsa. Di Jakarta, masalah pelanggaran lalu lintas mencapai angka yang tinggi, dengan lebih dari 10 juta pelanggaran tercatat oleh Polda Metro Jaya. Teknologi modern seperti Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) yang memanfaatkan kamera CCTV telah diperkenalkan untuk mendeteksi pelanggaran dan menindak para pelanggar. Meskipun sistem ini sudah diterapkan, pelanggaran seperti tidak digunakannya helm masih menjadi kasus yang sering ditemukan. Data ini menunjukkan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas masih rendah, meskipun ada upaya penegakan hukum yang lebih ketat. Oleh karena itu, perlu peningkatan kesadaran dan disiplin berlalu lintas untuk mencapai tujuan dari UU Lalu Lintas dan menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman.

**Kata kunci:** Pelanggaran Lalu Lintas, Ojek Online, dan Keselamatan Masyarakat

## 2. PENDAHULUAN

Pelanggaran lalu lintas dinilai sebagai perbuatan yang membahayakan. Artinya pelanggaran lalu lintas dapat membahayakan baik terhadap pelanggarnya sendiri maupun terhadap orang-orang yang berada di sekitarnya. Pelanggaran lalu lintas walaupun dapat dikategorikan sebagai perbuatan yang membahayakan, namun masih sering terjadi pelanggaran lalu lintas tersebut. Seharusnya pelanggaran ini tidak perlu terjadi mengingat akibat yang akan terjadi dapat membahayakan, disamping itu sudah adanya peraturan yang mengatur terkait dengan cara berlalu lintas di jalan raya yang baik dan tertib. Adapun peraturan mengenai lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya dalam tulisan ini disebut UU Lalu Lintas).

Dalam Pasal 3 UU Lalu Lintas, tujuan dari diselenggarakannya UU ini adalah untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang memperhatikan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran serta keterpaduan dengan moda angkutan lainnya sebagai alat pendorong perekonomian nasional. Selain itu, mewujudkan etika berlalu lintas sebagai budaya bangsa dan mewujudkan kepastian hukum bagi masyarakat juga merupakan tujuan dari penyelenggaraan UU ini. Meskipun sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan tetap saja pelanggaran lalu lintas yang dapat dikatakan sebagai jenis pelanggaran yang sudah ada dari dulu hingga sekarang tidak ada matinya atau masih tetap terjadi (Zainal, 2019).

Di daerah Jakarta, permasalahan lalu lintas yang dihadapi bukan hanya masalah kemacetan saja, melainkan melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang tercatat sekitar/ sebanyak 10 juta pelanggar berdasarkan pernyataan dari Direktorat Lalu Lintas (Dirlantas) Polda Metro Jaya. Pelanggaran lalu lintas ini dimonitor dengan menggunakan teknologi yang sudah memadai sehingga terciptanya inovasi sistem dalam penegakan hukum lalu lintas dengan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)*, yaitu suatu sistem pengawasan dengan menggunakan kamera CCTV untuk mendeteksi pelanggaran yang kemudian dilakukan pengecekan data yang nantinya akan diberikan surat tilang bagi para pelanggar. Salah satu pelanggaran yang paling banyak didapati adalah pelanggaran penggunaan helm (Rangga, 2024). Dilihat dari data tersebut di atas yaitu mencapai 10 juta pelanggar, hal ini membuktikan tingkat pelanggaran lalu lintas yang cukup tinggi/ signifikan. Dapat dikatakan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas sangat rendah..

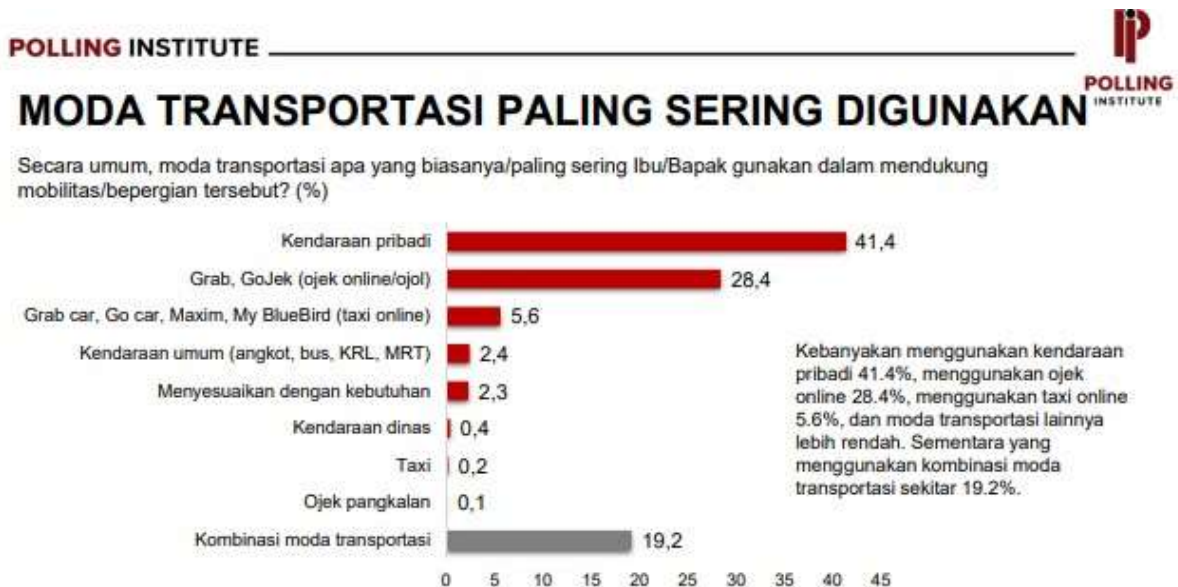
### **3. METODE PENELITIAN PKM**

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode kualitatif untuk memahami suatu bentuk fenomena dalam sosial masyarakat yang terjadi bisa secara alami maupun buatan yang melihat dari proses interaksi komunikasi yang dalam dengan peneliti terkait dengan fenomena yang ingin dibahas (Salsabila Nanda, 2024). Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah jenis penelitian normatif yang mengkaji studi dokumen menggunakan data sekunder seperti undang-undang, yurisprudensi, teori hukum dan doktrin hukum dari sarjana. (Willa Wahyuni, 2022) Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah dengan cara menafsirkan peraturan perundang-undangan, kemudian dikaitkan dengan permasalahan sosial yang relevan dan teori-teori hukum yang relevan.

### **4. PEMBAHASAN**

Ojek *online* merupakan salah satu pengguna jalan yang sering dijumpai, bahkan dalam survei yang dilakukan oleh Poling Institute dalam survei 16-24 Agustus 2022 tercatat modal transportasi yang paling sering digunakan dalam mobilitas masyarakat adalah; 41,4% kendaraan pribadi, 28,4% Gojek, Grab (ojek online/ojol), dan 5,6% Grabcar, Gocar, Maxim, My BlueBird (taxi online). (Polling Institute, 2022).

**Gambar 1. Statistik modal transportasi yang paling sering digunakan pada Agustus 2022**



Berdasarkan data statistik di atas ditemukan bahwa peminat ojek online ataupun taxi online cukup banyak terutama ojek online berupa kendaraan bermotor. Peristiwa ini dapat dilihat secara nyata dimana jika kita berada di jalan khususnya di daerah pusat kota tentu akan dijumpai banyak sekali pengendara bermotor yang menggunakan jaket berwarna hijau, oranye ataupun kuning sebagai atribut pekerjaan mereka dalam bekerja sebagai ojek online. Selanjutnya sering dijumpai jaket berwarna hijau, oranye ataupun kuning melewati trotoar jalan ataupun melawan arus jalan ataupun tindakan-tindakan lain dengan upaya pelanggaran lalu lintas. Tindakan ini kerap sekali mengakibatkan kecelakaan lalu lintas (lakalantas). Artinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pelanggaran lalu lintas.

#### **4.1 Bagaimana perilaku pelanggaran lalu lintas oleh ojek online mempengaruhi tingkat keselamatan publik di jalan raya**

Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan jumlah kecelakaan kendaraan bermotor pada tahun 2022 mencapai angka 137.851 ribu kecelakaan dengan total korban jiwa 27.531 ribu orang, sedangkan data dari Korlantas Polri mencatat ada 94.617 ribu kecelakaan pada tahun 2022 yang mengakibatkan 19.054 orang tewas (Aryo Putranto Saptohutomo, 2022), perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online secara signifikan mempengaruhi tingkat keselamatan masyarakat di jalan raya. Pengendara ojek online sangat sering terlibat dalam berbagai jenis pelanggaran lalu lintas, seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan ponsel mereka saat berkendara, dan berkendara secara ugal-ugalan ataupun terburu-buru, terlepas dari pelanggaran-pelanggaran itu, faktor mengenai pengetahuan tentang perilaku aman selama di jalan mempengaruhi tinggi dan rendahnya data statistik pelanggaran lalu lintas di jalan. Adapun Jenis-jenis pelanggaran lain dan sering mempengaruhi tingkat keselamatan publik, yaitu:

1. mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang, yang tidak mematuhi tata

cara muatan, dan daya angkut yang berlebihan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Pada saat berada di jalan, kendaraan bermotor harus mentaati aturan beban atau kapasitas beban yang diangkutnya. Seperti contoh di bawah kendaraan bermotor yang mengangkut barang dengan kapasitas ataupun beban berlebih dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas: diketahui bahwa pelanggaran seperti ini masih sering ditemukan di jalan, yang tentu ini sangat berbahaya bagi pengguna jalan yang lain;

**Gambar 2. Pengendara ojek online yang membawa muatan berlebih**



2. pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas Kepolisian Lalu Lintas (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
3. mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dengan dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pengendara ojek online pasti menggunakan hand phonenya dalam mengendarai motor atau mobilnya untuk melihat arah serta tujuan tempat pemesanan ataupun tempat pengantaran, tentu hal ini sangat membahayakan jika tidak digunakan dengan bijak dan baik, walaupun sebenarnya hal ini telah diperbolehkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, yang tentunya didasarkan oleh beberapa kualifikasi seorang pengendara ojek online untuk menggunakan aplikasi pada saat mengendarai motor, akan tetapi sering hal ini menjadi ajang untuk memberikan pengecualian kepada suatu peristiwa yang dilarang oleh undang-undang, sehingga sangat berbahaya bagi masyarakat sekitar kalau tidak digunakan secara bijak;
4. mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pelanggaran ini adalah jenis pelanggaran yang paling sering ditemukan di jalan, dimana ojek-ojek online sering melewati trotoar yang mengganggu dan mengancam keselamatan pejalan kaki, yang dimana akibat dari masuknya motor ke dalam trotoar seakan-akan mencabut hak pejalan kaki dalam menggunakan trotoar sebagai tempat berjalannya pejalan kaki. Selanjutnya, kadang kala ditemukan juga pengendara ojek online yang memarkirkan kendaraannya di trotoar yang sangat mengganggu aktivitas pejalan kaki yang dapat menyebabkan konflik atau bahkan pejalan kaki yang tertabrak akibat motor yang masuk ke jalan trotoar seperti pada gambar berikut;



**Gambar 3. Ojek online memarkirkan kendaraannya di trotoar (tempat pejalan kaki dan disabilitas)**



5. mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 28 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pelanggaran berjenis ini pun kerap sering terjadi di jalan raya, apa lagi melanggar rambu lalu lintas seperti tidak boleh putar balik, tidak boleh parkir, tidak boleh melawan arus, dan lain-lain, akan tetapi pelanggaran ini yang paling sering dijumpai, beberapa faktor seperti ingin cepat sampai tujuan, ingin mempersingkat waktu mengemudi juga menjadi alasan kenapa jenis pelanggaran ini sering terjadi dan tentunya dapat menyebabkan kecelakaan dan mengancam keselamatan publik. Seperti gambar berikut yang dimana pengemudi ojek online melanggar arus one way;

**Gambar 4. Beberapa pengemudi ojek online melawan arus untuk cepat sampai tujuan**



6. mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), pengendara motor dan penumpang ojek online, diwajibkan untuk menggunakan helm yang memenuhi Standar

Nasional Indonesia (SNI). Jenis pelanggaran ini sangat berpotensi membahayakan keselamatan pengendara karena helm yang tidak memenuhi standar tidak memberikan perlindungan yang maksimal terhadap benturan, dan kadang kala pengendara motor ojek online tidak memberikan helmnya untuk penumpang;

7. mengemudikan kendaraan bermotor tidak memberikan isyarat ketika akan belok atau balik arah (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
8. mengemudikan kendaraan bermotor ingin berpindah jalur tidak memberikan isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
9. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama berjalan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
10. mengendarai sepeda motor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain pada tempat pemberhentian (Pasal 302, Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

Dari 10 jenis pelanggaran di atas, tentu masih banyak jenis pelanggaran lain yang sering terjadi dan membahayakan masyarakat. Namun 10 pelanggaran yang telah di uraikan di atas merupakan pelanggaran yang sering terjadi dan dapat membawa dampak yang membahayakan kepada masyarakat, baik itu pengemudi sendiri, maupun penumpangnya dan orang lain yang berada di sekitarnya. Pada tahun 2017 tercatat jumlah pengemudi ojek online sebesar 900.000. (Azizah, 2018). Pada tahun yang sama total kecelakaan yang dialami oleh ojek online adalah sebesar 79% dari 900.000 pengemudi ojek online, tentu hal ini saling berkaitan antara pelanggaran yang dilakukan pengendara ojek online dan beberapa faktor lain seperti kesehatan ataupun kelelahan. (Reza Yudhistira Adi Pratama & Herry Koesyanto, 2020)

#### **4.2 Apa saja faktor-faktor yang mendorong pengemudi ojek online melakukan pelanggaran lalu lintas, dan bagaimana regulasi dapat menekan angka pelanggaran tersebut?**

Perilaku pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh ojek online pastinya memiliki hubungan antara pelanggaran yang dilakukan dengan dampaknya terhadap keselamatan masyarakat, bahkan dampaknya bisa dirasakan oleh pengemudi ojek online itu sendiri dan penumpangnya. Beberapa faktor yang penulis temukan, dalam menjawab mengapa sering terjadi pelanggaran, yaitu:

- a. faktor manusia: pelanggaran bisa disebabkan oleh sikap para pengguna jalan yang biasanya kurang memperhatikan kedisiplinan dan kesadaran hukum, baik itu dari pengemudi ojek online, pemilik mobil, pejalan kaki maupun pengusaha boga (pedagang kaki lima). Selain itu ada beberapa pengemudi yang tidak takut melanggar karena faktor jaminan seperti penyelesaian yang mudah dengan cara “damai/*peacemaking*,”
- b. faktor sarana jalan: fasilitas jalan bisa menjadi penyebab terjadi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan, akibat adanya pipa galian, pipa listrik, pipa air minum, jalan yang berlubang dan rusak yang dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang membuat pengemudi tertarik untuk menggunakan jalur pejalan kaki yang lebih cepat dan bagus,
- c. faktor kendaraan: salah satu faktor penyebab pelanggaran lalu lintas adalah perkembangan zaman. Di dalam perkembangan yang semakin pesat ini, berbagai jenis kendaraan diproduksi dalam waktu yang relatif singkat, hal ini tidak diimbangi dengan

pembangunan fasilitas jalan yang memadai, sehingga dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas yang dapat membahayakan penggunaan jalan, bahkan seringkali berujung pada tindakan kriminal, seperti perampokan dan pencopetan. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dari faktor lalu lintas antara lain ban kempes, lampu visor yang tidak dioperasikan dengan baik, dan sebagainya,

- d. faktor keadaan alam: pelanggaran lalu lintas karena kondisi alam biasanya terjadi karena keadaan yang tidak terduga, misalnya saat hujan, cenderung ketika sedang hujan semua kendaraan umumnya melaju kencang, sebab tidak mau terkena hujan dan peluang pelanggaran sangat tinggi. Misalnya pengendara sepeda motor takut hujan dan tidak segan-segan melanggar peraturan lalu lintas atau mengambil jalan pintas. (Fazeri Murzali, 2022)

Regulasi yang ada saat ini mengenai peraturan lalu lintas belum cukup efektif untuk menekan angka pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara ojek online, regulasi lalu lintas perlu diimplementasikan secara lebih efektif dan disertai dengan beberapa langkah strategis, seperti melakukan penegakan hukum secara tegas dengan memberikan tindakan tegas terhadap para pelanggar serta mengembangkan regulasi yang spesifik untuk pengendara ojek online, dan melakukan penataan lalu lintas dan infrastruktur dengan membuat tempat parkir khusus ojek online sehingga para pengendara tidak lagi menggunakan trotoar sebagai tempat parkir.

Selain itu, peran serta perusahaan penyedia aplikasi ojek online juga sangat penting dalam menekan angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara. Selain pemerintah yang memiliki kewenangan untuk menetapkan dan menegakkan regulasi, perusahaan ojol perlu mengembangkan kebijakan internal yang jelas dan tegas. Kebijakan ini dapat mencakup regulasi yang harus dipatuhi oleh setiap pengemudi, seperti penggunaan perlengkapan keselamatan yang memadai, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, dan larangan praktik-praktik berbahaya. Selain itu, edukasi tentang kesadaran hukum dan keselamatan bersama di jalan sangat penting untuk ditanamkan dalam diri setiap pengemudi. Perusahaan ojol bisa mengimplementasikan program pelatihan rutin yang menekankan pentingnya etika berkendara, serta konsekuensi hukum dari pelanggaran. Dengan memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai tanggung jawab sebagai pengemudi, diharapkan para pengemudi dapat lebih menyadari dampak dari tindakan mereka terhadap keselamatan pengguna jalan lainnya.

Menerapkan sistem insentif bagi pengemudi yang menunjukkan kepatuhan terhadap aturan dan perilaku berkendara yang aman juga dapat menjadi strategi yang efektif. Dengan memotivasi pengemudi untuk selalu mematuhi regulasi dan berperilaku baik di jalan, perusahaan ojol berperan aktif dalam menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan teratur. Kesadaran hukum dan keselamatan bersama bukan hanya tanggung jawab pemerintah, tetapi juga menjadi tanggung jawab kolektif yang harus diemban oleh semua pihak, termasuk perusahaan penyedia layanan ojek online. Salah satu perusahaan penyedia layanan jasa ojek online sudah memiliki beberapa regulasi mengenai pelanggaran lalu lintas sebagai berikut:

6. tidak memakai helm dan/atau jaket yang disediakan oleh perusahaan layanan jasa ojek online saat menjalankan *order*.
7. berkendara pada saat mengantuk, menggunakan *handphone* ketika berkendara, atau melanggar tata tertib lalu lintas.
8. berkendara melebihi batas kecepatan aman.
9. berkendara secara ugal-ugalan (misalnya: rem mendadak, zig-zag, menikung dalam kecepatan tinggi).
10. mengemudi dalam pengaruh obat terlarang.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online berdampak signifikan pada keselamatan publik di jalan raya. Data dari Kementerian Perhubungan dan Korlantas Polri menunjukkan tingginya angka kecelakaan dan korban jiwa akibat pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara, seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan ponsel saat berkendara, dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki. Faktor-faktor seperti kurangnya disiplin, kondisi jalan yang tidak memadai, serta keadaan cuaca turut mendorong pelanggaran ini.

Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah perlu memperkuat penegakan hukum dan mengedukasi pengemudi tentang keselamatan berkendara. Perusahaan penyedia layanan ojek online juga harus berperan aktif dalam memberikan pelatihan dan menerapkan kebijakan internal yang tegas. Selain itu, perbaikan infrastruktur jalan, seperti jalur khusus ojek dan tempat parkir yang memadai, sangat penting untuk mengurangi pelanggaran. Menerapkan sistem insentif bagi pengemudi yang mematuhi peraturan dapat mendorong perilaku berkendara yang lebih aman. Dengan kerjasama antara pemerintah, perusahaan ojek online, dan masyarakat, diharapkan keselamatan di jalan raya dapat ditingkatkan dan angka kecelakaan dapat diminimalisir.

#### **Ucapan Terima Kasih** (*Acknowledgement*)

Dengan penuh rasa syukur, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah berperan penting dalam penyusunan paper ini yang berjudul "*Fenomena Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Ojek Online: Antara Pelanggaran dan Keselamatan Publik*". Penulis menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Universitas Tarumanagara, khususnya LPPM Universitas Tarumanagara yang telah memfasilitasi dengan mengadakan SENAPENMAS. Dengan diselenggarakannya seminar semacam ini dapat memberikan wadah untuk mempublikasikan hasil tulisan ilmiah.

Akhir kata, semoga karya ilmiah ini dapat memberikan kontribusi positif dan bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas dan peningkatan keselamatan berkendara di Indonesia. Penulis menyadari bahwa paper ini masih memiliki kekurangan, sehingga penulis terbuka terhadap kritik dan saran yang membangun demi perbaikan di masa mendatang.

## REFERENSI

### Jurnal:

Azizah, A. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Distraktif Area (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala - Jurnal Humaniora*, 18(2), 149–156. URL: <https://repository.uir.ac.id/16003/1/167510887.pdf>.

Fatah, Z. (2019). Penegakan Dalam Hal Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Pengendara Ojek Online yang Menggunakan Telepon. *Kajian Hasil Penelitian Hukum*, 3(1), 602.

Pratama, R. Y. A., & Koesyanto, H. (2020). Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek Online. *HIGEA - Journal of Public Health Research and Development*, 15. URL: <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/higeia/article/view/34997>.

### Website:

Ananda, S. (2022, August 21). Metode Penelitian Kualitatif. Diakses dari <https://www.brainacademy.id/blog/metode-penelitian-kualitatif>.

Polling Institute. (2022, August). Laporan Rilis Survei Pengguna dan Driver Ojek Online. Diakses dari <https://pollinginstitute.id/wp-content/uploads/2022/11/Laporan-Rilis-Survei-Pengguna-dan-Driver-Ojek-Online-Polling-Institute-Agustus-2022.pdf>.

Putranto Saptohutomo, A. (2022, November 20). Korlantas Polri Catat 94.617 Kecelakaan pada Januari-September 2022. Diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2022/11/20/15200561/korlantas-polri-catat-94617-kecelakaan-pada-januari-september-2022>.

Rahadiansyah, R. (2024, Juli 8). 10 Juta Pelanggaran ETL E Sebulan, Bukti Pengendara di Jakarta Nggak Ada Takutnya. Diakses dari <https://oto.detik.com/berita/d-7427799/10-juta-pelanggar-etle-sebulan-bukti-pengendara-di-jakarta-nggak-ada-takutnya>.

Wahyuni, W. (2022, December 21). Objek Penelitian Hukum Normatif untuk Tugas Akhir. Diakses dari <https://www.hukumonline.com/berita/a/objek-penelitian-hukum-normatif-untuk-tugas-akhir-lt63a46376c6f72/>.

## Bukti LOA



Jakarta, 9 Oktober 2024

Nomor : 040P-LoA-SENAPENMAS/Untar/X/2024

Hal : LoA

Lampiran : 1 berkas

Kepada Yth.:

Bapak/Ibu Ida Kurnia, Kasmita Andriani dan Louis Sebastian Anot Putra  
Universitas Tarumanagara Jakarta

ID Pemakalah: 040P

Dengan hormat,

Bersama ini kami informasikan bahwa berdasarkan hasil penilaian tim reviewer, makalah Bapak/Ibu dengan judul: "FENOMENA PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH OJEK ONLINE: ANTARA PELANGGARAN DAN KESELAMATAN PUBLIK"

Dinyatakan: Diterima di JURNAL dengan revisi  
JURNAL SERINA SOSIAL HUMANIORA

Bapak/Ibu dimohon untuk mengirimkan naskah revisi berdasarkan catatan hasil review (terlampir) yang sudah disusun menggunakan Template Jurnal melalui email paling lambat tanggal 25 Oktober 2024.

Kami mohon Bapak/Ibu dapat melakukan registrasi paling lambat tanggal 9 Oktober 2024 melalui email [senapenmas@untar.ac.id](mailto:senapenmas@untar.ac.id)

Selanjutnya kami mengundang Bapak/Ibu hadir dan berpartisipasi untuk mempresentasikan makalah dalam acara SENAPENMAS 2024 pada tanggal 10 Oktober 2024 yang akan dilaksanakan secara daring.

Atas keikutsertaan dan perhatiannya, kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,  
Ketua Panitia SENAPENMAS 2024

  
  
Dr. Lydlawati Soelalman S.T., M.M.

#### Lembaga

- Pembelajaran
- Kemahasiswaan dan Alumni
- Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat
- Penjaminan Mutu dan Sumber Daya
- Sistem Informasi dan Database

#### Fakultas

- Ekonomi dan Bisnis
- Hukum
- Teknik
- Kedokteran
- Psikologi
- Teknologi Informasi
- Seni Rupa dan Desain
- Ilmu Komunikasi
- Program PascaSarjana

## Perlindungan Hukum Persaingan Ojek Pangkalan dan Ojek Online

Ida Kurnia<sup>1</sup>, Rizqy Dini Fernandha<sup>2</sup>, Filshella Goldwen<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Hukum, Universitas Tarumanagara Jakarta, [idah@fh.untar.ac.id](mailto:idah@fh.untar.ac.id)

<sup>2</sup>Fakultas Hukum, Universitas Tarumanagara Jakarta, [rizqy.205210197@stu.untar.ac.id](mailto:rizqy.205210197@stu.untar.ac.id)

<sup>3</sup>Fakultas Hukum, Universitas Tarumanagara Jakarta, [Filshella.205210225@stu.untar.ac.id](mailto:Filshella.205210225@stu.untar.ac.id)

### ABSTRACT

Persaingan antar ojek pangkalan dan ojek online sering kali memicu konflik di lapangan, yang menyebabkan sering terjadinya bentrokan antara keduanya. Dari perspektif hukum, persaingan antara ojek online dan ojek pangkalan menimbulkan pertanyaan mengenai penerapan hukum persaingan usaha. Dalam penelitian ini menggunakan penelitian normatif dengan data sekunder, yang berupa peraturan-peraturan. Ketergantungan pada sistem negosiasi tarif dan keterbatasan wilayah operasional membuat mereka sulit bersaing dengan ojek online. Dalam sengketa seperti ini, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memegang peran penting sebagai lembaga yang berwenang menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan persaingan usaha, termasuk dugaan praktik tidak sehat seperti monopoli, *predatory pricing*, atau penyalahgunaan posisi dominan. KPPU menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa yang dimulai dengan pelaporan oleh pihak yang merasa dirugikan. Perlindungan hukum diperlukan untuk memastikan kelangsungan usaha mereka, misalnya dengan menetapkan zona operasional eksklusif. Persaingan diantara keduanya yaitu mengenai tarif lebih rendah dan akses mudah melalui aplikasi. Penyelesaian permasalahan ini melalui kebijakan pemerintah daerah yang menetapkan zona operasi eksklusif bagi ojek pangkalan atau tarif batas bawah untuk ojek online.

**Keywords:** Motorbike taxis, business competition, E-Commerce legal protection.

## PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi informasi telah membawa perubahan signifikan dalam sektor transportasi, khususnya dengan munculnya layanan ojek online. Layanan ini menawarkan kemudahan akses, transparansi tarif, dan kenyamanan bagi konsumen. Namun, kehadiran ojek online menimbulkan persaingan dengan ojek pangkalan (konvensional) yang telah lama beroperasi secara tradisional. Persaingan ini sering kali memicu konflik di lapangan, seperti bentrokan antara pengemudi ojek online dan ojek pangkalan<sup>1</sup>. Dari perspektif hukum, persaingan antara ojek online dan ojek pangkalan menimbulkan pertanyaan mengenai penerapan hukum persaingan usaha. Konsep predatory pricing dapat digunakan untuk menganalisis persaingan ini, meskipun penerapannya tidak mudah. Hal ini disebabkan oleh kesulitan dalam membuktikan niat untuk mematikan bisnis ojek konvensional<sup>2</sup>.

Selain itu, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU No. 22/2009”) tidak mengakui ojek sebagai angkutan umum. Akibatnya, baik ojek pangkalan maupun ojek online beroperasi tanpa payung hukum yang jelas, sehingga perlindungan hukum bagi para pengemudi menjadi lemah<sup>3</sup>. Hubungan hukum antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi sering kali didasarkan pada perjanjian kemitraan. Namun, perjanjian ini kerap menimbulkan ketidakseimbangan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak, yang dapat merugikan pengemudi. Oleh karena itu, diperlukan perlindungan hukum yang memadai bagi para pengemudi ojek online. Di sisi lain, konsumen juga memerlukan perlindungan hukum dalam menggunakan jasa ojek online. Hubungan hukum antara konsumen dan penyedia layanan ojek online perlu diatur secara jelas untuk memastikan hak-hak konsumen terlindungi<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Ria. “Ini Solusi Atasi “Bentrokan Ojek Pangkalan vs Ojek Online”. (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-solusi-atasi-bentrokan-ojek-pangkalan-vs-ojek-online-lt5600fb4f53445/?>. Diakses pada 18 Januari 2025.

<sup>2</sup> M.Yasin.*et.al.* “Konsep Predatory Pricing Bisa Dipakai Melihat Persaingan Ojek”. (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/konsep-ipredatory-pricing-i-bisa-dipakai-melihat-persaingan-ojek-lt55ff40f8edc56/?>. Diakses pada 18 Januari 2025.

<sup>3</sup> Muhammad Arif Fahmi. *Et.al.* “Perlindungan Hukum Bagi Pelaku Usaha Transportasi Online Dalam Industri 4.0”. Jurnal Mimbar Yustitia Vol 3 No 2. (2019):133. <https://e-jurnal.unisda.ac.id/index.php/mimbar/article/view/2305/1531>



Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan regulasi khusus yang mengatur operasional ojek online dan ojek pangkalan. Regulasi ini diharapkan dapat menciptakan persaingan usaha yang sehat dan memberikan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terlibat<sup>5</sup>. Selain regulasi, edukasi dan pelatihan bagi para pengemudi ojek, baik online maupun konvensional, juga penting untuk meningkatkan pemahaman mereka mengenai hak dan kewajiban masing-masing serta pentingnya persaingan usaha yang sehat.

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum dalam persaingan antara ojek pangkalan dan ojek online. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan rekomendasi bagi pembuat kebijakan dalam merumuskan regulasi yang adil dan komprehensif, sehingga tercipta keseimbangan antara inovasi teknologi dan perlindungan terhadap pelaku usaha tradisional. Dengan begitu, penulis memutuskan untuk menarik judul penelitian **“Peran Hukum Dalam Mengatasi Permasalahan Transparansi Dan Keamanan Jual Beli Online”**.

## **RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pelaku usaha ojek pangkalan dan ojek online dalam perspektif persaingan usaha?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa persaingan usaha antara pelaku usaha ojek pangkalan dan ojek online?

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini menggunakan penelitian normatif dengan data sekunder, yang berupa peraturan-peraturan. Disamping itu, digunakan juga buku/artikel yang terkait dengan penelitian ini, termasuk kamus, media massa dan internet. Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif analitis. Penelitian deskriptif analitis adalah

---

<sup>5</sup> Maya Aprillya Putri. *Et.al.* “Persaingan Usaha Antara Ojek Pangkalan (Konvensional) Dan Ojek Online”. *Jurnal Publikasi Ilmu Hukum.*, Vol 1 No.2, (2023):49-51. <https://ifrelresearch.org/index.php/Deposisi-widyakarya/article/view/536/551>

metode penelitian dengan menjelaskan secara detail terkait suatu fenomena atau masalah yang menjadi topik dalam penelitian dan menganalisis serta menggambarkan atau memberikan solusi dari permasalahan yang ada<sup>6</sup>.

## PEMBAHASAN

### 1. Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Ojek Pangkalan Dan Ojek Online Dalam Prespektif Persaingan Usaha

Dalam dinamika perkembangan teknologi, layanan ojek online telah menjadi alternatif transportasi yang efisien dan diminati masyarakat. Namun, kemunculannya memunculkan persaingan dengan ojek pangkalan yang lebih dahulu beroperasi secara konvensional. Dalam hal ini, perlindungan hukum terhadap kedua belah pihak menjadi penting untuk menjaga keadilan dan menciptakan persaingan usaha yang sehat. Ojek online menggunakan sistem berbasis aplikasi dengan tarif standar yang dihitung algoritma, sedangkan ojek pangkalan menerapkan sistem negosiasi langsung. Perbedaan ini sering kali menimbulkan persepsi ketidakadilan bagi ojek pangkalan, yang merasa kehilangan pelanggan akibat tarif lebih murah dari ojek online.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (“UU No 5/1999”) menjadi dasar hukum dalam persaingan usaha. Namun, regulasi ini belum sepenuhnya mampu menangani kompleksitas hubungan antara ojek pangkalan dan ojek online, terutama dalam hal pengawasan tarif dan distribusi wilayah operasi. Ojek online menghadapi tantangan dalam hubungan hukum dengan perusahaan aplikasi. Banyak pengemudi merasa tidak memiliki posisi tawar yang kuat dalam perjanjian kemitraan. Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang memastikan keseimbangan hak dan kewajiban antara

---

<sup>6</sup> Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Nusa Tenggara Barat: Mataram University Press, 2020), hlm. 127.)

pengemudi dan perusahaan<sup>7</sup>. Ojek pangkalan menghadapi tantangan besar untuk tetap relevan di tengah arus modernisasi transportasi<sup>8</sup>. Ketergantungan pada sistem negosiasi tarif dan keterbatasan wilayah operasional membuat mereka sulit bersaing dengan ojek online. Perlindungan hukum diperlukan untuk memastikan kelangsungan usaha mereka, misalnya dengan menetapkan zona operasional eksklusif. Ojek pangkalan menghadapi kesulitan dalam bersaing dengan ojek online yang menawarkan tarif lebih rendah dan akses mudah melalui aplikasi. Untuk mendukung keberlangsungan usaha mereka, perlu dibuat kebijakan seperti zona eksklusif bagi ojek pangkalan<sup>9</sup>.

Konsumen memiliki peran yang sangat penting dalam membentuk dinamika persaingan usaha antara ojek pangkalan dan ojek online. Sebagai pengguna jasa, keputusan konsumen untuk memilih layanan tertentu, baik ojek pangkalan maupun ojek online, secara langsung memengaruhi keberlanjutan usaha kedua pihak. Konsumen cenderung memilih layanan yang menawarkan efisiensi, tarif yang lebih murah, dan kenyamanan. Hal ini membuat ojek online lebih menarik karena menawarkan kemudahan akses melalui aplikasi, transparansi tarif, dan layanan berbasis teknologi. Namun, preferensi ini juga memberikan tekanan besar kepada ojek pangkalan, yang operasionalnya masih berbasis sistem tradisional, seperti negosiasi tarif dan keterbatasan wilayah operasional<sup>10</sup>. Selain menjadi penentu arah persaingan, konsumen juga memiliki hak yang harus dilindungi dalam konteks ini.

Perlindungan konsumen mencakup beberapa aspek penting, seperti keamanan dalam menggunakan layanan transportasi, kejelasan informasi mengenai

---

<sup>7</sup> M.Yasin. "Konsep Predatory Pricing Bisa Dipakai Melihat Persaingan Ojek". (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/konsep-ipredatory-pricing-i-bisa-dipakai-melihat-persaingan-ojek-1t55ff40f8edc56/>. Diakses pada 17 Januari 2025.

<sup>8</sup> Stevani Joune. Et.al. "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Transportasi Ojek Online Akibat Pembatalan Secara Sepihak Oleh Konsumen". Jurnal Unsrat. Vol.2 No.3. (2020):5-6. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/58270/47721>

<sup>9</sup> Kartikasari. "Strategi Adaptif Pengendara Ojek Pangkalan dalam Menghadapi Persaingan dengan Ojek Online di Stasiun Gubeng Lama Surabaya". Vol 5 No 1, (2017):5-6. <https://media.neliti.com/media/publications/253069-strategi-adaptif-pengendara-ojek-pangkal-4204091b.pdf>

<sup>10</sup> Asyifa Mufida. Et.al. "Persaingan Ojek Online dengan Ojek Konvensional Terhadap Kepuasan Pelanggan". Jurnal Politikom Indonesiana: Kajian Ilmu Pemerintahan, Ilmu Politik dan Ilmu Komunikasi, Vol.8 No 1. (2023): 85-86. <file:///C:/Users/user/Downloads/8227-Article%20Text-25924-1-10-20230702.pdf>

tarif, dan privasi data pribadi yang diberikan kepada penyedia layanan, terutama pada *platform* berbasis aplikasi. Dalam hal ini, pemerintah dan penyedia layanan memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa konsumen tidak dirugikan akibat persaingan antar pelaku usaha. Di sisi lain, konsumen juga dapat memainkan peran positif dengan memberikan dukungan terhadap usaha tradisional seperti ojek pangkalan, misalnya dengan tetap menggunakan layanan mereka dalam situasi tertentu. Hal ini menunjukkan bahwa peran konsumen tidak hanya bersifat ekonomi tetapi juga etis, karena pilihan mereka dapat membantu mempertahankan keberagaman dalam ekosistem transportasi. Dengan demikian, konsumen tidak hanya menjadi objek dalam persaingan usaha tetapi juga menjadi subjek yang aktif dalam membentuk keseimbangan antara efisiensi modern dan keberlanjutan usaha tradisional.

UU No. 5/1999 menegaskan bahwa semua pelaku usaha, termasuk ojek pangkalan dan ojek online, berhak untuk bersaing secara adil tanpa adanya penyalahgunaan posisi dominan. Dalam konteks ini, ojek online sering dianggap memiliki keunggulan kompetitif karena dukungan teknologi, tarif terstandarisasi, dan kemudahan akses melalui aplikasi. Sementara itu, ojek pangkalan yang operasionalnya berbasis tradisional merasa terpinggirkan akibat ketidakmampuan bersaing pada aspek yang sama. Berdasarkan Pasal 20 UU No. 5 /1999 melarang pelaku usaha menetapkan harga yang terlalu rendah dengan tujuan mengeliminasi pesaing. Beberapa pihak menilai bahwa kebijakan tarif rendah oleh perusahaan ojek online dapat dikategorikan sebagai *predatory pricing*, terutama jika tarif tersebut lebih rendah dari biaya operasional rata-rata. Hal ini dapat menyebabkan ojek pangkalan kehilangan pelanggan secara signifikan, sehingga mereka sulit untuk bertahan dalam pasar<sup>11</sup>. Pasal 25 UU No. 5/1999 melarang pelaku usaha yang memiliki posisi dominan untuk menyalahgunakan kekuasaannya. Dalam hal ini, perusahaan aplikasi ojek online yang memiliki pangsa pasar besar dapat dianggap memiliki posisi dominan. Penyalahgunaan bisa terjadi jika mereka mengatur tarif secara sepihak,

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

mengubah sistem pembagian keuntungan tanpa persetujuan pengemudi, atau menciptakan ketergantungan yang merugikan pengemudi dan konsumen.

Ojek pangkalan menghadapi hambatan besar untuk bersaing di pasar yang sama dengan ojek online. Teknologi, modal besar, dan akses ke data digital menjadi tantangan utama bagi ojek pangkalan. Sementara itu, ojek online dengan dukungan investor besar memiliki kemampuan untuk memperluas pasar secara agresif, yang dapat menciptakan ketidakseimbangan dalam ekosistem transportasi. Dalam konteks persaingan usaha, pemerintah memiliki peran penting untuk memastikan bahwa persaingan antara ojek pangkalan dan ojek online berjalan dengan adil. Salah satu cara adalah melalui pengaturan tarif minimum, pembatasan zona operasi, atau pemberian insentif kepada ojek pangkalan untuk beradaptasi dengan teknologi. Regulasi yang adil harus memperhatikan kepentingan semua pihak, baik pelaku usaha maupun konsumen.

Persaingan yang tidak sehat pada akhirnya dapat merugikan konsumen. Jika ojek pangkalan tereliminasi dari pasar, konsumen akan kehilangan alternatif layanan, sehingga ketergantungan pada ojek online meningkat. Hal ini berpotensi menyebabkan kenaikan tarif yang tidak wajar di masa depan. Oleh karena itu, perlindungan konsumen harus menjadi perhatian utama dalam mengatur persaingan usaha.

## **2. Penyelesaian Sengketa Persaingan Usaha Antara Pelaku Usaha Ojek Pangkalan Dan Ojek Online**

Persaingan usaha antara ojek pangkalan dan ojek online sering kali menimbulkan konflik yang tidak hanya berbentuk persaingan pasar tetapi juga melibatkan sengketa langsung di lapangan. Perselisihan ini dapat berupa perbedaan pendapat mengenai zona operasi, tarif, dan akses pelanggan. Hal ini muncul akibat perbedaan model bisnis, di mana ojek online mengandalkan teknologi aplikasi dan algoritma untuk menentukan tarif, sedangkan ojek pangkalan mengandalkan

negosiasi tradisional. Ketidakseimbangan ini sering memicu bentrokan kepentingan<sup>12</sup>.

Dalam sengketa seperti ini, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memegang peran penting sebagai lembaga yang berwenang menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan persaingan usaha, termasuk dugaan praktik tidak sehat seperti monopoli, *predatory pricing*, atau penyalahgunaan posisi dominan.

KPPU menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa yang dimulai dengan pelaporan oleh pihak yang merasa dirugikan. Proses ini melibatkan investigasi awal, pemeriksaan oleh majelis komisi, dan pemberian putusan. Dalam konteks ojek pangkalan dan ojek online, KPPU dapat memeriksa apakah ada kebijakan tarif yang merugikan salah satu pihak atau apakah ada penyalahgunaan posisi dominan oleh perusahaan aplikasi<sup>13</sup>.

Selain melalui KPPU, mediasi dapat menjadi langkah awal dalam menyelesaikan konflik antara pelaku usaha ojek pangkalan dan ojek online. Mediasi memungkinkan kedua pihak untuk mencapai kesepakatan bersama tanpa melalui proses hukum yang panjang. Pemerintah daerah juga dapat berperan sebagai mediator dengan menetapkan kesepakatan zona operasi atau tarif yang adil untuk kedua belah pihak. Pemerintah memiliki peran strategis dalam menciptakan regulasi yang dapat mencegah konflik. Salah satu contoh adalah kebijakan pemerintah daerah yang menetapkan zona operasi eksklusif bagi ojek pangkalan atau tarif batas bawah untuk ojek online<sup>14</sup>. Regulasi semacam ini dapat mengurangi persaingan yang tidak sehat dan memberikan keadilan bagi kedua belah pihak.

Penyelesaian sengketa juga memerlukan peningkatan kesadaran hukum di kalangan pelaku usaha. Banyak pengemudi ojek pangkalan dan ojek online yang belum memahami hak dan kewajiban mereka dalam persaingan usaha. Edukasi

---

<sup>12</sup> H.M.Wagianto. "Penyelesaian Sengketa Transportasi Berbasis Online dan Konvensional Dalam Prespektif Sosiologi Hukum Islam (Studi di Bandar Lampung)". *Jurnal Media Neliti*. Vol 2 No.3. (2020):33-35. <https://media.neliti.com/media/publications/379802-none-8b9bd928.pdf>

<sup>13</sup> M.Yasin. *Op.Cit.*

<sup>14</sup> Aryo Mahendro. "Pengamat Tawarkan 3 Solusi Cegah Konflik Driver Online vs Konvensional". (2023). <https://www.detik.com/bali/berita/d-6799395/pengamat-tawarkan-3-solusi-cegah-konflik-driver-online-vs-konvensional>. Diakses pada 20 Januari 2025.

mengenai undang-undang persaingan usaha dan pentingnya persaingan yang sehat perlu dilakukan oleh pemerintah atau organisasi masyarakat sipil. Salah satu contoh penyelesaian sengketa adalah kasus konflik ojek pangkalan dan ojek online di Yogyakarta pada 2019. Pemerintah daerah bersama kepolisian dan komunitas setempat berhasil memediasi kedua pihak untuk menetapkan zona operasi yang berbeda guna menghindari perselisihan di lapangan. Kasus ini menunjukkan pentingnya peran aktif pemerintah dalam menangani konflik.

## KESIMPULAN

Analisis berdasarkan UU No. 5 /1999 menunjukkan bahwa persaingan antara ojek pangkalan dan ojek online memerlukan pengawasan ketat untuk mencegah praktik yang tidak sehat seperti *predatory pricing* atau penyalahgunaan posisi dominan. Pemerintah dan otoritas terkait, seperti Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), harus memastikan bahwa persaingan usaha tetap adil dan seimbang, sehingga semua pihak, termasuk pelaku usaha tradisional, berbasis teknologi, serta konsumen, dapat memperoleh manfaat yang optimal. Penyelesaian sengketa persaingan usaha antara ojek pangkalan dan ojek online membutuhkan pendekatan yang komprehensif, meliputi penegakan hukum oleh KPPU, mediasi oleh pemerintah daerah, serta edukasi bagi pelaku usaha. Untuk menciptakan persaingan usaha yang sehat, dibutuhkan kolaborasi antara pemerintah, KPPU, pelaku usaha, dan konsumen. Regulasi yang adil dan implementasi yang konsisten akan menjadi kunci dalam menyelesaikan konflik ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aryo Mahendro. "Pengamat Tawarkan 3 Solusi Cegah Konflik Driver Online vs Konvensional". (2023). <https://www.detik.com/bali/berita/d-6799395/pengamat-tawarkan-3-solusi-cegah-konflik-driver-online-vs-konvensional>. Diakses pada 20 Januari 2025.
- Asyifa Mufida. Et.al. "Persaingan Ojek Online dengan Ojek Konvensional Terhadap Kepuasan Pelanggan". Jurnal Politikom Indonesiana: Kajian Ilmu Pemerintahan, Ilmu Politik dan Ilmu Komunikasi, Vol.8 No 1. (2023): 85-86. <file:///C:/Users/user/Downloads/8227-Article%20Text-25924-1-10-20230702.pdf>
- H.M.Wagianto. "Penyelesaian Sengketa Transportasi Berbasis Online dan Konvensional Dalam Prespektif Sosiologi Hukum Islam (Studi di Bandar Lampung)". Jurnal Media Neliti. Vol 2 No.3. (2020):33-35. <https://media.neliti.com/media/publications/379802-none-8b9bd928.pdf>

- Kartikasari. "Strategi Adaptif Pengendara Ojek Pangkalan dalam Menghadapi Persaingan dengan Ojek Online di Stasiun Gubeng Lama Surabaya". Vol 5 No 1, (2017):5-6. <https://media.neliti.com/media/publications/253069-strategi-adaptif-pengendara-ojek-pangkalan-4204091b.pdf>
- M.Yasin. "Konsep Predatory Pricing Bisa Dipakai Melihat Persaingan Ojek". (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/konsep-ipredatory-pricing-i-bisa-dipakai-melihat-persaingan-ojek-lt55ff40f8edc56/> . Diakses pada 17 Januari 2025.
- M.Yasin.et.al. "Konsep Predatory Pricing Bisa Dipakai Melihat Persaingan Ojek". (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/konsep-ipredatory-pricing-i-bisa-dipakai-melihat-persaingan-ojek-lt55ff40f8edc56/?> . Diakses pada 18 Januari 2025.
- Maya Aprillya Putri. Et.al. "Persaingan Usaha Antara Ojek Pangkalan (Konvensional) Dan Ojek Online". Jurnal Publikasi Ilmu Hukum., Vol 1 No.2, (2023):49-51. <https://ifrelresearch.org/index.php/Depositi-widyakarya/article/view/536/551>
- Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Nusa Tenggara Barat: Mataram University Press, 2020), hlm. 127.)
- Muhammad Arif Fahmi. Et.al. "Perlindungan Hukum Bagi Pelaku Usaha Transportasi Online Dalam Industri 4.0". Jurnal Mimbar Yustitia Vol 3 No 2. (2019):133. <https://ejournal.unisda.ac.id/index.php/mimbar/article/view/2305/1531>
- Ria. "Ini Solusi Atasi "Bentrokan Ojek Pangkalan vs Ojek Online". (2015). <https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-solusi-atasi-bentrokan-ojek-pangkalan-vs-ojek-online-lt5600fb4f53445/?> . Diakses pada 18 Januari 2025.
- Stevani Joune. Et.al. "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Transportasi Ojek Online Akibat Pembatalan Secara Sepihak Oleh Konsumen". Jurnal Unsrat. Vol.2 No.3. (2020):5-6. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/58270/47721>



## Bukti LoA

