



Efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dalam Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan di Magelang

Ahmad Agung Febrianto¹, Habib Muhsin Syafingi², and Suharso³

Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Magelang, Magelang, Indonesia

E-mail: habibmuchsini@ummgl.ac.id

DOI: <https://doi.org/10.31603/9940>

ARTICLE INFO

Article history

Received: 11-11-2022

Revised: 10-12-2022

Accepted: 20-01-2023

Keywords

Effectiveness

Online Motorcycle Taxi

Usage Of Motorcycle for Public Purpose

ABSTRACT

This study aims to analyze the legal framework regarding the utilization of motorcycles for public purposes and the effectiveness of Minister of Transportation Regulation No. 12 of 2019 concerning the Safety of Motorcycle Users for Public Purposes. The research employs an empirical juridical method with a sociological approach. The primary and secondary data sources include interviews, legislative drafts, research findings, books, and journals. Based on the research results grounded in five components—legal factors, law enforcement factors, infrastructure factors, societal factors, and law enforcement factors—it is evident that the implementation of Ministerial Regulation No. 12 of 2019 has not been effective. Particularly, in ensuring the safety and security of motorcycle users utilized for public purposes in Magelang. The study demonstrates that a significant portion of the population does not comply with the regulation, and a considerable number are unaware of the Minister of Transportation's decree. Additionally, the research highlights the lack of collaboration and effective communication between the government and online transportation service providers.

ABSTRAK

Kata Kunci

Efektivitas

Ojek Online

Penggunaan Sepeda Motor Untuk

Kepentingan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konstruksi hukum terkait pemanfaatan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat serta efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Metode dalam penelitian ini yaitu yuridis empiris dengan menggunakan metode pendekatan sosiologis, adapun sumber data yang digunakan adalah data primer (wawancara), sekunder (rancangan undang-undang, hasil penelitian, buku, dan jurnal). Berdasarkan hasil penelitian yang didasarkan pada 5 komponen, yaitu faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana dan prasarana, faktor masyarakat, dan faktor penegak hukum menunjukkan bahwa pelaksanaan Permenhub No. 12 Tahun 2019 belum efektif dalam pelaksanaannya. Terutama dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat di Magelang. Peneliti membuktikan bahwa masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi peraturan dan tidak sedikit yang belum mengetahui tentang peraturan Menteri Perhubungan tersebut, serta kurangnya kerja sama dan komunikasi yang baik antara pemerintah dengan pihak perusahaan penyedia jasa transportasi *online*.

1. PENDAHULUAN

Pesatnya perkembangan teknologi merubah banyak aspek dalam kehidupan manusia. Pada era yang begitu modern seperti saat ini semua hal menjadi lebih mudah dilakukan.¹ Utamanya pada bidang ekonomi dan transportasi. Transportasi sendiri merupakan sarana yang sangat krusial dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung aktivitas perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah pedesaan maupun perkotaan.²

Dalam meningkatkan keberhasilan pembangunan dan perekonomian, diperlukan sistem lalu lintas serta angkutan jalan yang baik sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa. Lalu lintas serta angkutan jalan (LLAJ) harus dikembangkan potensi serta perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas serta angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi serta pengembangan ilmu pengetahuan serta teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.³

Hal ini sejalan dengan tujuan penyelenggaraan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Undang-Undang Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, yaitu mewujudkan pelayanan angkutan jalan yang selamat, aman, tertib, lancar, dan terpadu. Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berbicara mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang mengangkut orang atau barang secara teknis dengan menekankan pada keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur juga tentang angkutan jalan yang digunakan untuk kepentingan masyarakat meliputi taksi, angkutan pariwisata, angkutan sewa, serta angkutan khusus tanpa adanya sepeda motor yang dipergunakan untuk mengangkut orang. Sepeda motor termasuk ke dalam kendaraan bermotor, tetapi di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak dimasukkan ke dalam bagian kendaraan yang dipergunakan untuk mengangkut orang karena memang sepeda motor kurang memadai dari segi keselamatan dan kelayakan untuk dijadikan angkutan umum.⁴

Sepeda motor bukanlah termasuk angkutan umum, melainkan angkutan pribadi. Namun, pada kenyataannya dipergunakan sebagai angkutan umum tidak resmi, baik ojek tradisional maupun ojek *online*, memungut biaya kepada penumpang yang telah disepakati atau tertera dalam aplikasi. Oleh karena itu, legalitas kendaraan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat perlu diperjelas di mata hukum.

Atas desakan masyarakat yang mengalihfungsikan sepeda motor sebagai kepentingan masyarakat, maka kebijakan dan peraturan baru disusun dan diterbitkan. Keberadaan sepeda motor untuk jasa layanan angkutan umum diwadahi dengan Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang.

¹ Muhamad Danuri, "Perkembangan Dan Transformasi Digital," *Jurnal Ilmiah Infokam* 15, no. 2 (2019).

² Benedictus Zepto Rembaen, Johny Lumolos, and Neni Kumayas, "Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kepulauan Talaud Dalam Pengembangan Transportasi Pedesaan Di Pulau Kabaruan (Studi Di Kantor Perhubungan Kabupaten Kepulauan Talaud)," *Jurnal Eksekutif* 1, no. 1 (2018).

³ Sugeng Riyadi and Jakarta Timur, "Peran Dinas Perhubungan Provinsi Dki Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan" 2, no. 1 (2022): 1–19.

⁴ Dewi Ayu Hamsona and Indri Fogar Susilowat, "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kendaraan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat," *Novum* 6, no. 2 (2019).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, dengan menjadikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai salah satu dasar hukumnya meskipun bertentangan. Hal tersebut karena Undang-Undang LLAJ tidak mencantumkan sepeda motor ke dalam ragam angkutan umum. Sementara di dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019, sepeda motor termasuk ke dalam ragam angkutan umum yang dicantumkan pada Pasal 3 Ayat (1). Sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat meliputi:

- a. Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah ;
- b. Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping; atau
- c. Kendaraan bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah.

Hal tersebut sangat berbeda dan bertentangan dengan UU LLAJ No. 22 Tahun 2009. Permenhub No. 12 Tahun 2019 digunakan untuk kepentingan masyarakat baik berbasis aplikasi ataupun tidak menggunakan aplikasi. Salah satu angkutan umum tidak dalam trayek adalah ojek *online*. Di Indonesia sendiri, Gojek memiliki lebih dari 400.000 mitra di seluruh Indonesia. Sedangkan Perusahaan ojek *online* lain yaitu Grab, kini memiliki mitra sepeda motor dengan lebih dari satu juta mitra pengendara di seluruh Asia Tenggara. Sementara di Kota dan Kabupaten Magelang sendiri mitra pengemudi sepeda motor Grab dan Gojek memiliki lebih dari 1.500 *driver* yang memiliki *basecamp* (BC) gabungan antara Grab dan Gojek yang tersebar di tempat tempat strategis seperti BC ex-Giant, BC Kuliner Kartika, BC Perdana, BC depan Hello, BC Senopati, BC KFC, dan BC ex-Kantor Gojek. Serta memiliki komunitas dan setiap komunitas berisikan 150-200 *driver* pada setiap *basecamp*-nya.

Masyarakat sangat terbantu dengan transportasi *online* seperti Gojek, Grab, Anterin, Maxim dan Uber yang menawarkan banyak layanan kepada masyarakat. Ojek *online* merupakan kebutuhan transportasi masyarakat yang tentunya harus memenuhi standar pelayanan untuk menjamin keselamatan berkendara. Standar pelayanan transportasi umum telah diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 Pasal 3 ayat (2) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi aspek: a. keselamatan; b. keamanan; c. kenyamanan; d. keterjangkauan; dan e. keteraturan.

Hal ini menjadi sangat penting ketika keberadaan ojek *online* tidak hanya bersifat sementara, tetapi semi permanen atau jangka panjang. Jika keberadaan ojek *online* terus berlanjut dalam jangka panjang, maka layanan ojek *online* sangat perlu dibenahi agar lebih praktis dan menjamin keamanan serta memiliki perlindungan hukum yang jelas. Hal ini sangat penting untuk melindungi orang yang menggunakan jasa transportasi *online*.

Sebagai mitra layanan ojek *online*, masih banyak pengemudi yang belum memiliki perlengkapan yang memadai. Dengan melakukan hal tersebut tentunya mereka membahayakan diri mereka sendiri dan tentunya penumpang atau konsumen yang mereka angkut. Sehingga belum terciptanya aspek keselamatan dan keamanan seperti yang tercantum di dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019, terutama di dalam Pasal 4 tentang aspek keselamatan dan Pasal 5 tentang aspek keamanan.

Pasal 4 tentang pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengemudi dalam keadaan sehat;
- b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku;
- c. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C;

- d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas;
- e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan;
- f. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi dari 1 (satu) orang;
- g. Pengemudi menguasai wilayah operasi;
- h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- i. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan;
- j. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek;
- k. Pengemudi mengendarai sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi;
- l. Pengemudi:
 - 1) Memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi;
 - 2) Menggunakan celana panjang;
 - 3) Menggunakan sepatu;
 - 4) Menggunakan sarung tangan; dan
 - 5) Membawa jas hujan dan.
- m. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.

Di dalam Pasal 5 ayat (1) tentang pemenuhan aspek keamanan yang dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf b, yaitu berupa larangan membawa senjata tajam bagi pengemudi dan penumpang sepeda motor. Ayat (2) menjelaskan bahwa bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi untuk memenuhi persyaratan aspek keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf b, perusahaan aplikasi paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi;
- b. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani;
- c. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- e. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi; dan
- f. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) bagi pengemudi dan penumpang.

Ayat (3) menjelaskan bahwa dalam hal pengemudi mengangkut penumpang yang tidak sesuai aplikasi, harus ada pernyataan data penumpang dari pemilik akun.

Jika peraturan tersebut tidak ditegakkan dengan baik, maka dapat menimbulkan rasa tidak aman dan resah di kalangan konsumen pengguna jasa ojek *online*. Jika hal ini dibiarkan terus, sangat disayangkan karena transportasi *online* sudah menjadi kebutuhan masyarakat Indonesia.

Tabel 1: Data Kecelakaan Sepeda Motor Tahun 2019-2021 di Magelang

Kategori	Tahun 2019 15%	Tahun 2020 9%	Tahun 2021 12%
Pribadi	1,180	969	1,064
Ojek <i>Online</i>	178	87	127

Sumber: <https://magelang.bps.go.id>

Berdasarkan **Tabel 1** di atas serta masih tingginya angka kecelakaan ojek *online*, tentunya Permenhub No. 12 Tahun 2019 belum berjalan dengan baik karena aturan tersebut belum terlaksana sesuai dengan semestinya. Kehadiran peraturan Menteri Perhubungan ini tentunya merupakan respon positif pemerintah terhadap dampak negatif yang dikeluhkan masyarakat. Idealnya, Menteri Perhubungan tentunya mampu meminimalisir ketidaksiplinan dan ketidakamanan yang diberikan para mitra ojek *online* kepada masyarakat sebagai konsumen.

Maka, tujuan daripada penelitian ini adalah untuk menganalisis konstruksi hukum terkait pemanfaatan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat serta efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian jenis yuridis empiris dengan menggunakan metode pendekatan sosiologis, adapun sumber data yang digunakan adalah data primer (wawancara), sekunder (rancangan undang-undang, hasil penelitian, buku, dan jurnal). Teknik pengumpulan data menggunakan studi lapangan dengan cara melakukan wawancara dengan narasumber yang bersangkutan dan dengan cara observasi. Serta analisis data yang digunakan yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

3. PEMBAHASAN

3.1. Konstruksi Hukum Terkait Pemanfaatan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat

Salah satu isu yang berkaitan dengan ojek *online* adalah terkait dengan kendaraan apa yang boleh digunakan untuk menyediakan jasa angkutan umum, ojek adalah kendaraan berbasis sepeda motor yang keberadaannya sudah ada sejak lama sebelum munculnya moda transportasi *online*. Berdasarkan dengan kendaraan yang dapat digunakan sebagai angkutan umum yang tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di dalam Pasal 47 berbunyi:

- a. Pasal 47 ayat (1) bahwa kendaraan terdiri atas:
 - 1) Kendaraan bermotor; dan
 - 2) Kendaraan tidak bermotor.
- b. Pasal 47 ayat (2) bahwa kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 - 1) Sepeda motor;
 - 2) Mobil penumpang;

- 3) Mobil bus;
 - 4) Mobil barang; dan
 - 5) Kendaraan khusus.
- c. Pasal 47 ayat (3) bahwa kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
- 1) Kendaraan bermotor perseorangan; dan
 - 2) Kendaraan bermotor umum.

Dalam realitanya, ojek *online* sudah beroperasi serta memiliki cukup banyak mitra atau pekerja yang cenderung mengakibatkan timbulnya berbagai konflik. Seperti ada beberapa daerah yang melakukan penolakan adanya ojek *online*, seperti Kabupaten Banyumas dan Kota Cirebon.⁵

Dasar penolakan terkait dengan belum adanya legalitas izin operasional yang tidak dikantongi oleh perusahaan ojek *online* serta adanya bentrok antara ojek *online* dengan ojek dan taksi konvensional. Pentingnya pengakuan hukum bagi pengemudi ojek *online* membuat para pihak yang berkepentingan seperti para pengemudi ojek *online* dari aplikasi Grab dan Gojek mengajukan permohonan untuk menguji Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ yang dianggap para pemohon bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan (2) serta Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.⁶ Dikarenakan telah merugikan dan melanggar hak dan/atau kewenangan konstitusional para pemohon.

Pada tanggal 28 Juni tahun 2018, Mahkamah Konstitusi mengeluarkan putusan Nomor: 41/PUU-XVI/2018 dengan amar putusan yang menyatakan bahwa menolak permohonan dari para pemohon. Mahkamah Konstitusi juga mempunyai alasan menolak permintaan menjadikan ojek *online* sebagai angkutan umum karena dinilai kurang aman untuk dijadikan angkutan umum dan polemik ojek *online* bukan permasalahan konstitusional.

Pasca putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 telah membuat hak pengendara ojek *online* atas jaminan perlindungan hukum serta hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak menjadi semakin terancam, serta pasca putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 telah terjadi kekosongan hukum. Maka berdasarkan pertimbangan tersebut Menteri Perhubungan menerbitkan Permenhub No. 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.⁷

3.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019

3.2.1. Dari Segi Faktor Hukumnya Sendiri

Pasal-pasal didalam peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 cukup jelas, lengkap dan mudah dipahami diharapkan dapat meningkatkan dan mengutamakan keselamatan dan keamanan baik pengemudi dan pengguna transportasi *online*.

⁵ A. Abdillah, "Regulasi Pemberian Izin Usaha Ojek Online," *Jurnal Universitas Sriwijaya* 1, no. 3 (2019).

⁶ N. K. Astuti, "Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Dan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online Dalam Perkembangan Dinamika Hukum Dan Masyarakat," *Jurnal Hukum* 5, no. 3 (April 2019).

⁷ Hanifah Sartika Putri and Amalia Diamantina, "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat," *Pembangunan Hukum Indonesia* 1, no. 3 (2019): 392–403.

Permenhub No. 12 Tahun 2019 sudah efektif karena peraturan tersebut didasarkan pada prinsip-prinsip yang diantaranya kejelasan tujuan lembaga atau badan terkait, kesesuaian jenis dan hierarki serta isinya. Kelayakan, kegunaan dan keefektifan, kejelasan kata-kata, beberapa hal ini adalah transparansi untuk mengetahui apakah peraturan itu efektif.

3.2.2. Dari Segi Faktor Penegak Hukum

Dari segi penegak hukum yang berhak melakukan pengawasan dan penegakan adalah dinas perhubungan beserta pemerintah setempat bekerja sama dengan pihak manajemen perusahaan ojek *online*. Diharapkan dapat melaksanakan tanggung jawab penuh untuk melakukan pengawasan dan penegakan di lapangan kepada *driver* ojek *online* serta masyarakat, sehingga dapat menciptakan keselamatan dan keamanan kepada pengemudi beserta penumpang.

Dinas perhubungan beserta pemerintah juga bertugas memberikan sosialisasi serta arahan kepada *driver* dan masyarakat terkait apa saja isi dan apa yang harus ditaati sesuai di dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019.

3.2.3. Faktor Sarana atau Fasilitas yang Mendukung Penegakan Hukum

Untuk sarana dan fasilitas, perusahaan penyedia layanan ojek *online* memberikan kelengkapan berkendara serta memberikan arahan kepada pengemudi agar selalu mematuhi standar operasional seperti helm dan jaket serta tingkah laku dan kode etik kepada para mitranya untuk menjaga kualitas pelayanan. Tentunya helm beserta kelengkapan yang diberikan harus benar benar memadai dari segi kelayakan dengan mengedepankan aspek keselamatan dan keamanan.

Namun, fakta di lapangan berbeda dengan yang seharusnya karena dari segi fasilitas kelengkapan yang disediakan oleh perusahaan seperti helm hanya diberikan satu buah untuk dipakai oleh penumpang, bukan dipakai oleh pengemudi. Selain itu, helm tersebut masih kurang memadai dari segi keselamatan dan keamanan karena mudah pecah serta kaca mudah lepas. Demikian juga untuk jaket yang diberikan oleh perusahaan, tidak ada bagian yang dapat melindungi pengemudi jika terjadi kecelakaan. Hanya pada bagian belakang terdapat bagian yang menyala pada malam hari jika terkena cahaya sebagai tanda untuk pengguna jalan yang lain.

3.2.4. Faktor Masyarakat

Dari segi faktor masyarakat, masih banyak masyarakat yang tidak peduli dengan adanya peraturan menteri tersebut. Hal ini dikarenakan memang masih banyak masyarakat yang belum mengetahui akan apa saja aspek dan isi dari Permenhub No. 12 Tahun 2019 karena memang tidak adanya sosialisasi dari pihak yang bertanggung jawab menegakkan peraturan menteri tersebut serta pihak perusahaan juga tidak mencantumkan aspek-aspek keselamatan baik melalui poster atau mencantumkan di dalam aplikasi ojek *online* sehingga peraturan tersebut belum dikenal dan belum berjalan dengan baik di masyarakat.

3.2.5. Faktor Kebudayaan

Dari segi kebudayaan, perusahaan ojek *online* memang sangat mengedepankan budaya memakai atribut kelengkapan berkendara dengan lengkap dan tepat karena memang mengedepankan kepuasan terhadap konsumen sesuai kebijakan dari perusahaan pusat. Namun, fakta di lapangan menunjukkan bahwa memang setiap saat pengemudi ojek *online* sudah menggunakan helm SNI. Akan tetapi, dari segi kelengkapan yang lain seperti memakai sepatu serta kaos tangan masih banyak yang tidak mematuhi dengan alasan panas atau cuaca yg tidak menentu.

Terlebih kebiasaan buruk pengemudi banyak yang tidak mematuhi rambu rambu lalu lintas, sering menerobos lampu merah, melewati trotoar dan melawan arus dikarenakan mengejar waktu dan

orderan, serta kebiasaan dari pengguna ojek *online* yang malas memakai helm dengan alasan terburu-buru serta helm berbau tidak enak.

4. KESIMPULAN

Pemanfaatan sepeda motor untuk kepentingan umum tidak mendapatkan pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun didalam PP Nomor 74 tentang Angkutan Jalan. Hal ini karena sepeda motor tidak termasuk dalam angkutan umum, bahkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 juga menolak pembatalan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 41/PUU-XVI/2018 menguatkan bahwa sepeda motor tidak boleh dipergunakan untuk angkutan umum. Sementara realitasnya pemanfaatan sepeda motor sudah cukup masif, hal ini mendorong terbitnya Permenhub No. 12 Tahun 2019 tentang Peraturan Menteri Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang dimaksudkan untuk memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Berdasarkan teori efektivitas hukum Soerjono Soekamto, dapat diambil kesimpulan bahwa ketidakefektifan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 disebabkan oleh faktor sarana atau fasilitas yang melibatkan kelengkapan berkendara dan jaminan keselamatan yang diberikan oleh perusahaan. Meskipun begitu, aspek keselamatan dan keamanan masih belum memadai. Di sisi faktor masyarakat, masih banyak yang tidak mengindahkan peraturan ini. Kurangnya pengetahuan masyarakat terhadap aspek dan isi peraturan tersebut menjadi alasan utamanya. Tidak adanya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak yang berwenang mengakibatkan peraturan ini kurang dikenal dan belum diterapkan dengan baik di kalangan masyarakat. Faktor kebudayaan juga turut berperan. Walaupun banyak pengemudi ojek online yang mematuhi penggunaan helm SNI, tetapi kelengkapan lain seperti sepatu dan kaos tangan masih sering diabaikan, dikarenakan alasan cuaca atau ketidaknyamanan. Selain itu, kebiasaan melanggar rambu-rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah, melewati trotoar, dan berlawanan arah juga masih umum terjadi.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, A. "Regulasi Pemberian Izin Usaha Ojek Online." *Jurnal Universitas Sriwijaya* 1, no. 3 (2019).
- Astuti, N. K. "Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Dan Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online Dalam Perkembangan Dinamika Hukum Dan Masyarakat." *Jurnal Hukum* 5, no. 3 (April 2019).
- Danuri, Muhamad. "Perkembangan Dan Transformasi Digital." *Jurnal Ilmiah Infokam* 15, no. 2 (2019).
- Hamsona, Dewi Ayu, and Indri Fogar Susilowat. "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kendaraan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat." *Novum* 6, no. 2 (2019).
- Putri, Hanifah Sartika, and Amalia Diamantina. "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat." *Pembangunan Hukum Indonesia* 1, no. 3 (2019): 392–403.
- Rembaen, Benedictus Zepto, Johny Lumolos, and Neni Kumayas. "Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kepulauan Talaud Dalam Pengembangan Transportasi Pedesaan Di Pulau Kabaruan (Studi Di Kantor Perhubungan Kabupaten Kepulauan Talaud)." *Jurnal Eksekutif* 1, no. 1 (2018).
- Riyadi, Sugeng, and Jakarta Timur. "Peran Dinas Perhubungan Provinsi Dki Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan" 2, no. 1 (2022): 1–19.