

Kajian Aspek Keselamatan Taksi *Online* di Jakarta

The Study of the Online Taxi Safety Aspects in Jakarta

Meygie Dwi Chatrin Marpaung^{a,1*}, Suripno^{b,2}, Sarinah Sihombing^{c,3}

^{a,b,c} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^{1*} meygie.dc@gmail.com, ² suripno@gmail.com, ³ sarinah.stmt@gmail.com

* Corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The purpose of the study is to analyse the safety aspect of online taxi as operated private vehicle. Due to high demand of transportation nowadays, many transportation systems based application that attract many users are developed. One of them is online taxi. However, the safety aspect is still questioned. This study was using descriptive evaluative. The study of document and data from the interview were analysed to get the legal formal. The users of the transportation systems based app, the operators, and the regulators as the related parties were interviewed. The analyses show that there are desirable and undesirable results. After the results were reduced and concluded, these parties agree to do the technical test on online taxi to assure the transportation system based app safety used by passengers.

Keywords : *transportation system based app, safety; online taxi*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis aspek keselamatan pada kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus atau taksi *online*. Dengan tingginya kebutuhan akan alat transportasi saat ini, berkembanglah sistem transportasi berbasis aplikasi yang banyak diminati oleh pengguna jasa. Salah satu yang berkembang yaitu taksi *online*, namun jika dipandang dari segi keselamatan kendaraannya, alat transportasi ini belum memenuhi kriteria keselamatan kendaraan. Dengan menggunakan metode penelitian deskriptif evaluatif dan analisis legalitas formal, dilakukan pendataan melalui wawancara dan studi dokumentasi untuk selanjutnya diolah dan dianalisis. Wawancara dilakukan kepada pengguna jasa, operator dan regulator karena ketiga sumber data tersebut adalah pihak-pihak terkait dengan angkutan sewa khusus. Hasil analisis menunjukkan bahwa dari ketiga sumber data diperoleh hasil yang diinginkan dan yang tidak diinginkan, namun pada hasil akhir setelah dilakukan reduksi sampai dengan membuat kesimpulan, pihak-pihak terkait tersebut menyetujui terhadap diberlakukannya pengujian teknis terhadap angkutan sewa khusus atau taksi *online* untuk menjamin keselamatan kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang umum.

Kata kunci : transportasi berbasis aplikasi, keselamatan; taksi online

A. Pendahuluan

Seiring dengan perkembangan teknologi yang sangat pesat dan penggunaan teknologi informasi yang sangat mudah dipelajari serta didukung dengan berkembangnya generasi milenial, sehingga muncul inovasi baru yaitu mobil penumpang umum yang berbasis *online*. Tidak hanya di negara Indonesia, di beberapa negara lain juga sudah menyediakan angkutan penumpang umum berbasis *online*. Angkutan umum ini disebut dengan angkutan sewa khusus atau yang biasa disebut taksi *online*. Angkutan sewa khusus memberikan pelayanan yang lebih daripada angkutan umum biasanya bagi para penumpang. Per tahun 2017 lalu, salah satu pendiri transportasi *online* diketahui memiliki sekitar 900.000 mitra pengemudi yang melayani 15 juta pengguna setiap minggunya.

Pada dasarnya angkutan sewa khusus ini memiliki tarif yang lebih rendah daripada angkutan umum konvensional, yaitu penulis melakukan survei dengan menggunakan taksi konvensional dan angkutan sewa khusus (Grab Car). Penulis mengambil rute dan tujuan yang sama yaitu dari kantor (Jakarta Pusat) menuju ke rumah (Jakarta Timur) ± 27 kilometer. Pada akhir perjalanan tarif yang ditagihkan taksi konvensional sesuai dengan argo pada kendaraan yaitu sebesar Rp. 125.440 sedangkan tarif yang ditagihkan oleh angkutan sewa khusus sesuai tarif pada aplikasi yaitu Rp. 95.000 namun dikarenakan penulis menggunakan pembayaran non tunai, diberikan potongan tarif sebesar Rp. 2.000, sehingga penulis hanya membayar sebesar Rp. 93.000. Disamping itu yang penulis rasakan adalah ketika terjebak dalam situasi kemacetan, tarif pada angkutan sewa khusus tetap pada tarif awal yang ditunjukkan di aplikasi, sehingga tidak ada rasa khawatir terhadap mahalnnya tarif.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus disahkan dengan dasar pertimbangan sebagaimana disebutkan pada Bagian Menimbang Huruf b, yang

menyatakan bahwa masyarakat membutuhkan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan atas penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Sedangkan Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 11 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, menyatakan bahwa “standar pelayanan minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan khusus dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur”.

Dengan mencermati Peraturan Menteri Perhubungan tersebut pada Bagian Menimbang Huruf b serta Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 11, tercantum bahwa aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan atas penyelenggaraan angkutan sewa khusus diperlukan agar perusahaan Angkutan Khusus dalam memberikan pelayanan kepada pengguna Jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur. Dengan demikian aspek keselamatan dalam angkutan sewa khusus, menjadi aspek yang seharusnya diutamakan karena tanpa aspek keselamatan maka aspek kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan, sukar untuk direalisasikan. Namun permasalahan nya yaitu dalam Peraturan Menteri tersebut tidak terdapat pasal yang mewajibkan angkutan sewa khusus untuk dilakukan uji berkala, sedangkan dalam kebijakan yang lebih tinggi yaitu UU No. 22 Tahun 2009, mewajibkan angkutan umum melakukan pengujian.

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah (1) menganalisis kembali kebijakan yang telah disahkan tentang angkutan sewa khusus, (2) memberi saran serta masukan pada kebijakan yang mengatur angkutan sewa khusus terkait kewajiban untuk melakukan uji kendaraan, dan (3) memastikan kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan umum, memiliki hak dan kewajiban yang sama.

Peranan Pemerintah sebagai regulator sangat diperlukan dalam mengatur, membina dan mengawasi penyelenggaraan pelayanan transportasi. Dalam sistem penyelenggaraan transportasi, pemerintah memiliki hak dalam penentuan trayek/rute transportasi, penetapan tarif angkutan, pengaturan lalu lintas kendaraan bermotor, melakukan pengujian kendaraan dan pengawasan kelayakan/kelaikan kendaraan, dan melakukan evaluasi terhadap kegiatan pelayanan transportasi, dan sebagainya (Adisasmita & Adisasmita, 2011).

Selanjutnya menurut Chois & Sihombing (2014) menjelaskan bahwa sebuah kendaraan yang mengalami kerusakan bukan hanya karena tingginya pemakaian dan seringnya unit itu dipergunakan selama 24 jam sehari. Kendaraan rusak berkaitan langsung dengan perawatan yang buruk, dijelaskan juga bahwa keamanan dan keselamatan alat transportasi darat perlu mendapat perhatian seperti fungsi sistem pengereman, sistem suspensi, sistem penerangan dan fungsi teknis lainnya pada kendaraan harus berfungsi sebagaimana mestinya. Sehingga untuk memastikan unit kendaraan dalam keadaan laik jalan diperlukan proses pengujian kendaraan bermotor.

Kadiman (2006) menyatakan bahwa sasaran program adalah peningkatan keselamatan transportasi maka indikator keberhasilan dapat diukur dengan penurunan angka kecelakaan lalu lintas di perkotaan.

Kewajiban kendaraan bermotor sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri dari (1) memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, (2) pengujian kendaraan bermotor, (3) kendaraan wajib uji, (4) kebijakan, (5) angkutan umum, dan (6) keselamatan angkutan umum. Sesuai Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 48 menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pada Pasal 49 ayat (1) menyatakan bahwa kendaraan bermotor,

kereta gandengan dan kereta tempelan yang diimpor atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian dan pada ayat (2) menegaskan bahwa pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Uji Tipe dan Uji Berkala. Sitorus (2013) mengatakan kecelakaan transportasi jalan di Indonesia lebih dari 7% disebabkan oleh faktor kendaraan bermotor apalagi yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menjabarkan kendaraan yang wajib uji yaitu mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Kebijakan Transportasi selayaknya dibuat dengan jelas dan dapat mengakomodir hak dan kewajiban dari segi aspek penyedia maupun pengguna, dimana harus mencantumkan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi agar memenuhi standar yang telah ditetapkan serta kebijakan yang baru juga harus tetap mengaju pada kebijakan yang lebih tinggi. Angkutan adalah Perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Mobil Penumpang adalah kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Jalan berkeselamatan adalah ketika para pengguna merasakan aman dan memiliki pergerakan yang tinggi serta memiliki kepastian hukum yang jelas. Disamping itu yang perlu mendapat perhatian yaitu infrastruktur jalan yang baik dan penggunaan kendaraan yang selamat (Hanan et al., 2011 dalam Pandey, 2013).

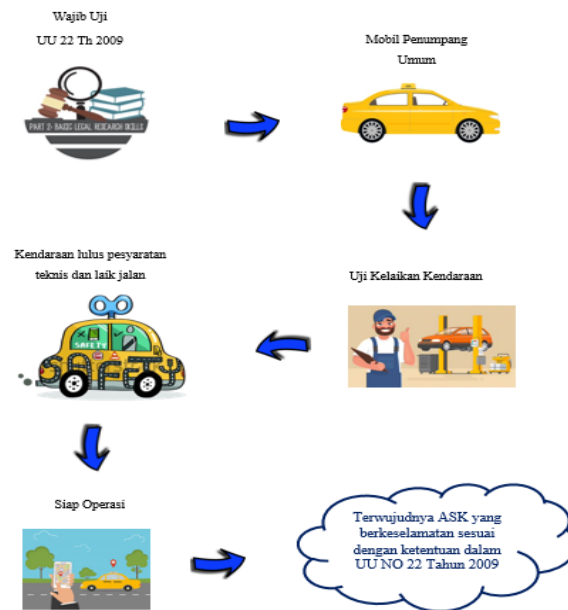
Dalam Instruksi Presiden RI Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan menyatakan bahwa Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan berpedoman pada 5 (lima) pilar yaitu: (1) pilar I yaitu manajemen keselamatan jalan, yang fokus kepada penyelarasan dan

koordinasi keselamatan jalan, protokol kelalulintasan kendaraan darurat, riset keselamatan jalan, survailans cedera (*surveillance injury*) dan sistem informasi terpadu, dana keselamatan jalan, kemitraan keselamatan jalan, sistem manajemen keselamatan angkutan umum, dan penyempurnaan regulasi keselamatan jalan; (2) pilar II yaitu jalan yang berkeselamatan, yang fokus kepada badan jalan yang berkeselamatan, perencanaan dan pelaksanaan pekerjaan jalan yang berkeselamatan, perencanaan dan pelaksanaan perlengkapan jalan, penerapan manajemen kecepatan, menyelenggarakan peningkatan standar kelaikan jalan yang berkeselamatan, lingkungan jalan yang berkeselamatan, dan kegiatan tepi jalan yang berkeselamatan; (3) pilar III yaitu kendaraan yang berkeselamatan, yang fokus kepada penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala dan uji tipe, pembatasan kecepatan pada kendaraan, penanganan muatan lebih (*overloading*), penghapusan kendaraan (*scrapping*), dan penetapan standar keselamatan kendaraan angkutan umum; (4) pilar IV yaitu perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, yang fokus kepada kepatuhan pengoperasian kendaraan, pemeriksaan kondisi pengemudi, pemeriksaan kesehatan pengemudi, peningkatan sarana dan prasarana sistem uji surat izin mengemudi, penyempurnaan prosedur uji surat izin mengemudi, penanganan terhadap 5 (lima) faktor risiko

utama plus, penggunaan elektronik penegakan hukum, pendidikan formal keselamatan jalan, dan kampanye keselamatan; serta (5) pilar V yaitu penanganan pra dan pasca kecelakaan, yang fokus kepada penanganan pra kecelakaan, penanganan pasca kecelakaan, penjaminan korban kecelakaan yang dirawat di rumah sakit rujukan, pengalokasian sebagian premi asuransi untuk dana keselamatan jalan, dan riset pra dan pasca kejadian kecelakaan pada korban.

Sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis terdiri atas (1) susunan, (2) perlengkapan, (3) ukuran, (4) karoseri, (5) rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, (6) pemuatan, (7) penggunaan, (8) penggandengan kendaraan bermotor, dan (9) penempelan kendaraan bermotor.

Sedangkan persyaratan laik jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri dari (1) emisi gas buang, (2) kebisingan suara, (3) efisiensi sistem rem utama, (4) efisiensi sistem rem parkir, (5) kincup roda depan, (6) suara klakson, (7) daya pancar dan arah sinar lampu utama, (8) radius putar, (9) akurasi alat penunjuk kecepatan, (10) kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan (11) kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.



Gambar 1 Alur Pikir Permasalahan Penelitian

A. Metode Penelitian

Metode penelitian ini yaitu menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif evaluatif dan analisis legalitas formal, yaitu melakukan evaluasi terhadap Peraturan Menteri No 118 Tahun 2018 dengan persepsi dari masing-masing sumber yaitu operator, pengguna jasa dan regulator. Obyek yang akan diteliti yaitu regulasi yang mengatur terkait kendaraan bermotor dengan status angkutan sewa khusus atau yang disebut dengan taksi *online* di wilayah DKI Jakarta. Data bersumber pada pengguna jasa, operator dan regulator (pemerintah). Pengguna jasa yang diwawancara yaitu sebanyak 5 (lima) orang yaitu karyawan di suatu perusahaan yang menggunakan angkutan sewa khusus. Operator yang diwawancara yaitu sebanyak 3 (tiga) orang yang diperoleh dengan melakukan perjalanan dengan angkutan sewa khusus. Regulator yang diwawancara yaitu sebanyak 5 (lima) orang dilakukan di Instansi Pemerintah (Dinas Perhubungan).

Adapun metode pengumpulan data yang dilakukan yaitu (1) melakukan pengamatan langsung terhadap angkutan sewa khusus yang beroperasi dilapangan dan mengamati performa kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang umum, (2)

melakukan wawancara terhadap konsumen angkutan sewa khusus sebagai pengguna langsung dan dapat merasakan pelayanan angkutan sewa khusus, (3) melakukan pengamatan langsung terkait pengoperasian angkutan sewa khusus dilapangan dan melakukan dokumentasi terhadap operasional angkutan sewa khusus. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu (1) reduksi data, (2) penyajian data, (3) kategorisasi, (4) penyimpulan dan verifikasi, dan (5) kesimpulan akhir. Dalam penelitian ini, penulis memilih uji kredibilitas data atau kepercayaan terhadap data hasil penelitian ini dilakukan dengan metode triangulasi.

B. Hasil dan Pembahasan

Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Pada Kendaraan yang Dioperasikan Sebagai Angkutan Sewa Khusus Sesuai Ketentuan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam analisis legalitas formal yaitu menganalisis Peraturan Menteri No 118 Tahun 2018 tentang tentang Angkutan Sewa Khusus, dimana dalam peraturan dimaksud tidak diakomodir terkait pemenuhan aspek keselamatan melalui proses uji berkala kendaraan bermotor pada

ASK seperti pada angkutan umum pada umumnya.

Dengan memperhatikan topik serta semua kategori sebagai kondisi faktual tentang pemenuhan persyaratan teknis dan

laik jalan pada angkutan sewa khusus sebagaimana diperlihatkan pada tabel diatas, maka topik dan kondisi faktual angkutan sewa khusus adalah sebagaimana dijabarkan pada Tabel 1.

Tabel 1 Topik dan Kondisi Faktual tentang Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan pada Angkutan Sewa Khusus

No	Kondisi Faktual	Dampak Kondisi Faktual
1.	Dapat memahami keselamatan kendaraan untuk mengurangi risiko kecelakaan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
2.	Pemahaman yang berbeda tentang keselamatan dalam kendaraan	Kondisi yang tidak diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
3.	Aspek keselamatan belum terpenuhi apabila taksi online tersebut belum melalui proses pengujian	Kondisi yang tidak diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
4.	Sudah memenuhi aspek keselamatan sebagian nya, agar dilakukan pengawasan oleh pemerintah	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
5.	Aspek tentang keselamatan bagi penumpang dan pengemudi harus di dahulukan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
6.	Sebagai pengguna jasa taksi online ingin tetap selamat	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
7.	Memahami kondisi teknis kendaraan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
8.	Harus ikut uji emisi dan kir untuk taksi <i>online</i>	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
9.	Tidak wajib, karena taksi online adalah mobil pribadi yang disewakan	Kondisi yang tidak diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
10.	Kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dapat menjamin keselamatan dan kenyamanan penumpang	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
11.	Agar tercipta keselamatan kendaraan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
12.	Agar penumpang merasa aman dan nyaman dalam menggunakan taksi <i>online</i>	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
13.	Agar terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
14.	Agar terciptanya keselamatan kendaraan dan pengendara	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
15.	Taksi <i>online</i> untuk penumpang umum	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan
16.	Untuk terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan	Kondisi yang diinginkan dalam perwujudan keselamatan kendaraan

Kondisi faktual pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan pada angkutan sewa khusus mencerminkan adanya kondisi yang tidak diinginkan untuk mewujudkan

keselamatan kendaraan adalah (1) pemahaman yang berbeda tentang keselamatan dalam kendaraan, (2) aspek keselamatan belum terpenuhi apabila taksi

online tersebut belum melalui proses pengujian, dan (3) adanya pemahaman tidak wajib melakukan uji bagi taksi *online*, karena taksi *online* adalah mobil pribadi yang disewakan.

a. Sistem Pengawasan Keselamatan Yang Dilakukan Oleh Pemerintah Terhadap Kendaraan Yang Dioperasikan Sebagai Angkutan Sewa Khusus

Dengan mengakumulasi keseluruhan pencerminan kondisi faktual dan dampak kondisi faktual terhadap sistem pengawasan keselamatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap angkutan sewa khusus, maka kondisi faktual dan dampak kondisi faktual terhadap sistem pengawasan keselamatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap angkutan sewa khusus adalah sebagaimana terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Kondisi Faktual dan Dampak Kondisi Faktual tentang Sistem Pengawasan Keselamatan yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap ASK

No	Kondisi Faktual	Dampak Kondisi Faktual
1.	Belum sepenuhnya semua operator memberikan layanan yang memuaskan pengguna jasa	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
2.	Standar pelayanan pada operator masih belum sama	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
3.	Ada kemudahan layanan pada taksi <i>online</i>	Kondisi yang mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
4.	Taksi <i>online</i> membantu mobilitas pengguna jasa	Kondisi yang mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
5.	Perlu keselamatan taksi <i>online</i> di jalanan	Kondisi yang mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
6.	Standar keselamatan yang berlaku bagi semua kendaraan	Kondisi yang mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
7.	Sudah diarahkan aplikator, namun penerapan tergantung pada operator	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
8.	Mobil baru pasti memenuhi aspek keselamatan	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
9.	Menguasai peraturan taksi <i>online</i>	Kondisi yang mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
10.	Masih ada yang belum menguasai peraturan taksi <i>online</i>	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
11.	Belum sepenuhnya mendapat pengawasan dari pemerintah	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus
12.	Belum sinkronnya pengawasan terhadap taksi <i>online</i>	Kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan pada angkutan sewa khusus

Kondisi faktual yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan dalam kendaraan adalah (1) belum sepenuhnya semua operator memberikan layanan yang memuaskan pengguna jasa, (2) standar pelayanan pada operator masih belum sama, (3) sudah diarahkan aplikator dalam pemenuhan aspek

keselamatan, namun penerapan tergantung pada operator, (4) mobil baru pasti memenuhi aspek keselamatan, (5) masih ada yang belum menguasai peraturan taksi *online*, (6) belum sepenuhnya mendapat pengawasan dari pemerintah, dan (7) blum sinkronnya pengawasan terhadap taksi *online*.

b. Wajib Uji Kendaraan Yang Dioperasikan Sebagai Angkutan Sewa Khusus Untuk Memenuhi Kriteria Laik Jalan Berdasarkan peraturan yang berlaku

Kondisi faktual dan dampak kondisi faktual terhadap wajib uji kendaraan yang

dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus untuk memenuhi kriteria laik jalan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagaimana terlihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Kondisi Faktual dan Dampak Kondisi Faktual terhadap Wajib Uji Kendaraan yang Dioperasikan Sebagai Angkutan Sewa Khusus untuk Memenuhi Kriteria Laik Jalan

No	Kondisi Faktual	Dampak Kondisi Faktual
1.	Service kendaraan secara berkala	Kondisi yang diinginkan untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan.
2.	Service kendaraan sesuai kebutuhan saja	Kondisi yang tidak diinginkan untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan.
3.	Sama-sama angkutan umum tidak dalam trayek	Kondisi yang diinginkan untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan.
4.	Perbedaan taksi <i>online</i> dengan taksi konvensional hanya pada cara pemesanan dan penetapan tarif	Kondisi yang diinginkan untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan.

Berdasarkan Tabel 3, dapat dinyatakan bahwa kondisi faktual wajib uji kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus untuk memenuhi kriteria laik jalan mencerminkan adanya kondisi yang diinginkan dan kondisi yang tidak diinginkan untuk untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan. Kondisi faktual yang mencerminkan adanya kondisi yang tidak diinginkan untuk memunculkan perhatian terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan adalah *service* kendaraan sesuai kebutuhan saja.

Hasil analisis kualitatif deskriptif evaluatif dari hasil wawancara untuk menganalisis tentang keselamatan dan kewajiban untuk melakukan uji berkala kendaraan bermotor pada angkutan sewa khusus yang belum di akomodir dalam aspek legalitas.

Kesimpulan hasil wawancara wajib uji taksi *online* pada sudut pandang operator, pengguna jasa dan regulator sama-sama

menyetujui adanya uji laik kendaraan. Para operator angkutan sewa khusus secara keseluruhan belum ada yang melakukan pengujian berkala, karena belum ada peraturan yang mewajibkan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan sewa khusus dilakukan pengujian. Namun yang perlu diberikan perhatian yaitu para operator ternyata bersedia melakukan pengujian kendaraan untuk memastikan laik jalan kendaraannya. Pengguna jasa taksi *online* setuju dengan adanya gagasan angkutan sewa khusus akan wajib uji, dengan dasar pertimbangan adalah keselamatan. Pengguna jasa saat ini belum percaya sepenuhnya terhadap keselamatan kendaraan angkutan sewa khusus dengan alasan belum ada bukti fisik ataupun dokumen yang mampu memberikan kepastian terhadap keselamatan kendaraan. Para pihak yang berwenang dalam hal ini regulator menyetujui apabila dilakukan pengujian terhadap angkutan sewa khusus, karena peruntukkan nya sama

dengan taksi biasa yaitu mengangkut penumpang umum. Sesuai dengan amanat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 53 ayat (1) menyatakan bahwa uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.

c. Pemahaman Operator dan Pengguna Jasa Angkutan Sewa Khusus terhadap Santunan Pada Saat Terjadi Insiden Kecelakaan

Berdasarkan hasil wawancara akan diketahui pemahaman masing-masing sumber data dan keterkaitan dengan pemilihan angkutan sewa khusus sebagai transportasi sehari-hari oleh para pengguna jasa. Hasil wawancara dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Topik Hasil Wawancara tentang Pemahaman Operator dan Pengguna Jasa AngkutanSewa Khusus Terhadap Santunan Kecelakaan

No.	Sumber Data	Topik				
		1 Status pengguna jasa dalam menggunakan taksi <i>online</i>	2 Penyewa ikut bertanggung jawab kerugian pada saat kecelakaan	3 Saat terjadi kecelakaan tunggal, Jasa Raharja tidak memberikan santunan	4 Setelah memahami tanggung jawab, Taksi <i>online</i> tetap sebagai pilihan dalam transportasi	5 Mengalami kecelakaan saat mengoperasikan taksi <i>online</i>
1.	A.1	Penumpang		Tidak Tahu	Tetap memilih taksi <i>online</i>	
2.	A.2	Penumpang		Tahu	Tetap memilih taksi <i>online</i>	
3.	A.3	Penyewa	Tidak Tahu	Tidak Tahu	Tetap memilih taksi <i>online</i>	
4.	A.4	Penumpang		Tidak Tahu	Tetap memilih taksi <i>online</i>	
5.	A.5	Penyewa	Tidak Tahu	Tidak Tahu	Tetap memilih taksi <i>online</i>	
6.	B.1			Tidak Tahu		Pernah
7.	B.2			Tahu		Pernah
8.	B.3			Tidak Tahu		Pernah

Dari Tabel 4 dapat disimpulkan bahwa pengguna jasa angkutan sewa khusus belum memahami status sebagai penyewa dalam transportasi tersebut karena secara keseluruhan dari hasil wawancara, para pengguna jasa menjawab sebagai penumpang sedangkan nama alat transportasi yang digunakan para pengguna jasa yaitu angkutan sewa khusus, sehingga status pengguna jasa sebagai penyewa. Pada saat pengguna jasa menggunakan angkutan sewa khusus dan mengalami insiden kecelakaan,

sudah seharusnya penyewa juga ikut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan di jalan. Para pengguna juga tidak memahami bahwa jika terjadi kecelakaan tunggal, penyedia jasa juga tidak memberikan santunan kecelakaan. Namun pada dasarnya setelah mengetahui tanggung jawab tersebut, masyarakat masih tetap memilih taksi *online* sebagai alat transportasi sehari-hari. Selain itu, hasil wawancara kepada operator taksi *online* mengatakan bahwa saat mengoperasikan

kendaraan nya pernah terlibat dalam kecelakaan di jalan. Namun operator taksi *online* tidak mengetahui bahwa ketika terjadi kecelakaan tunggal dan menyebabkan

kerugian, maka pihak penyedia jasa yaitu Jasa Raharja tidak akan memberikan santunan terhadap kerugian yang dialami orang maupun kendaraannya.

Tabel 5 Hak dan Kewajiban Pengguna Jasa

	Angkutan Sewa Khusus	Taksi Konvensional/ Taksi Online
Hak Pengguna	Memakai barang sewa sesuai dengan tujuan barang itu menurut persetujuan sewa	Diantar sampai tujuan sesuai perjanjian
	Mendapat tanggungan dari cacat barang yang disewakan yang merintangi pemakaian barang dan mengakibatkan suatu kerugian bagi penyewa, maka pihak yang menyewakan wajib memberikan ganti rugi	Berhak mendapat santunan dari Jasa Raharja sebagai penumpang umum
	Mendapat santunan apabila kendaraan ditabrak oleh kendaraan lain atau terlibat kecelakaan dengan kendaraan lain dengan catatan apabila terjadi kecelakaan tunggal, maka tidak akan mendapat santunan sebagai penumpang umum	Berhak mendapat santunan dari kendaraan lain yang menabrak Berhak mendapat ganti rugi dari perusahaan taksi
Kewajiban Pengguna	Penyewa bertanggung jawab atas segala kerusakan yang ditimbulkan pada barang yang disewakan selama waktu sewa, kecuali jika ia membuktikan bahwa kerusakan itu terjadi di luar kesalahannya	Membayar tarif taksi
	Membayar harga sewa pada waktu yang telah ditentukan	

Sumber: KUHP, UU N0. 343 Tahun 1964 dan UU N0. 34 Tahun 1964

Dari uraian Tabel 5, bahwa benar masyarakat maupun operator masih belum paham tentang santunan kecelakaan, sehingga perlu diberikan penjelasan yang lebih mendetail terhadap santunan dan tatacara klaim yang akan diberikan oleh pihak Jasa Raharja ketika mengalami insiden kecelakaan di jalan.

C. Simpulan

Kondisi faktual pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan pada kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus sesuai ketentuan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencerminkan adanya kondisi yang diinginkan dan kondisi yang tidak diinginkan untuk mewujudkan adanya keselamatan kendaraan. Kondisi faktual yang mencerminkan keadaan yang tidak diinginkan dalam mewujudkan keselamatan

kendaraan adalah pemahaman yang berbeda dari sumber data tentang aspek keselamatan, aspek keselamatan belum terpenuhi apabila taksi online tersebut belum melalui proses pengujian, adanya pemahaman tidak wajib uji bagi taksi *online*, karena taksi *online* adalah mobil pribadi yang disewakan. Selain hal tersebut sebagai operator juga masih belum paham rangkaian pemeriksaan kendaraan secara teknis untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sesuai yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kondisi faktual sistem pengawasan keselamatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus memperlihatkan adanya kondisi yang mendukung dan kondisi yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem

pengawasan keselamatan kendaraan. Kondisi faktual sistem pengawasan keselamatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap angkutan sewa khusus yang tidak mendukung untuk mewujudkan sistem pengawasan keselamatan kendaraan adalah belum sepenuhnya semua operator memberikan layanan yang memuaskan pengguna jasa, standar pelayanan pada operator masih belum sama, opini terhadap mobil baru pasti memenuhi aspek keselamatan, masih ada yang belum menguasai peraturan taksi *online*, belum sepenuhnya mendapat pengawasan dari pemerintah serta belum sinkronnya pengawasan terhadap taksi *online*. Pernyataan-pernyataan diatas didapat dari berbagai sumber data, sehingga sistem pengawasan terhadap angkutan sewa khusus perlu melibatkan dari berbagai lembaga pemerintah maupun swasta yang terkait.

Kondisi faktual wajib uji kendaraan yang dioperasikan sebagai angkutan sewa khusus untuk memenuhi kriteria laik jalan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencerminkan adanya kondisi yang diinginkan dan kondisi yang tidak diinginkan untuk pemenuhan terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan. Kondisi faktual yang mencerminkan adanya kondisi yang tidak diinginkan untuk pemenuhan terhadap aspek keselamatan melalui wajib uji kendaraan adalah *service* kendaraan sesuai kebutuhan saja.

Kesimpulan lain dari hasil penelitian yaitu terdapat perbedaan tanggung jawab pada pengemudi dan pengguna angkutan sewa khusus dengan pengemudi dan pengguna taksi konvensional. Dalam hal penggunaan, pengguna jasa angkutan sewa khusus dinamakan seorang penyewa, sedangkan pengguna taksi konvensional dinamakan penumpang. Dimana kedua hal tersebut akan memberikan dampak yang sangat signifikan apabila terjadi kecelakaan. Sebagai penyewa akan dikenakan pertanggungjawaban penggantian berupa materiil apabila angkutan sewa khusus

mengalami kecelakaan dan merugikan pihak lain. Sedangkan penumpang taksi konvensional tidak akan dibebankan hal-hal seperti diatas karena statusnya hanya menumpang pada taksi tersebut.

D. Daftar Pustaka

- Adisasmita, R., & Adisasmita, S.A. (2011). *Manajemen Transportasi Darat*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Chois, M.L.J.K., & Sihombing, S. (2014). *Manajemen Logistik dan Transportasi* (Cetakan I). Bogor: IN MEDIA.
- Kurniati, N.L.W.R., Setiawan, I., & Sihombing, S. (2017). Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Bogor Traffic Safety in Bogor. *Manajemen Transportasi*, 04(01), 75–88.
- Moleong, L.J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Cetakan 36). Bandung: Rosda.
- Pandey, S.V. (2013). Mewujudkan Jalan yang Berkeselamatan. *TEKNO*, 11(59), 30–41.
- Sadad, A., & Siallagan, M. (2015). *Pelaksanaan Pengawasan Kendaraan Laik Jalan (Studi Kasus Bus Kota di Kota Pekanbaru)* (Tesis Doktorat). Universitas Riau, Pekanbaru, Indonesia.
- Sitorus, B. (2013). Pengawasan Kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor untuk Meningkatkan Keselamatan dan Kelaiakan Jalan. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(1), 36–45. <https://doi.org/10.25104/warlit.v25i1.702>
- Sugiyono, S. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Cetakan 23). Bandung: ALFABETA.
- Suryabrata, S. (2016). *Metodologi Penelitian* (Cetakan 27). Jakarta: Rajawali Pers.
- Pemerintah Indonesia. (1964). Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Indonesia. (1964). Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.

- Pemerintah Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Indonesia. (2013). Instruksi Presiden RI Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Indonesia. (2014). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara
- Kemenhub RI. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus. Jakarta: Kemenhub RI.

Halaman Ini Sengaja Dikosongkan.