

**TINDAK PIDANA KEKERASAN  
TERHADAP PENGEMUDI TRANSPORTASI *ONLINE* (GO-JEK)  
OLEH PENGEMUDI OJEK KONVENSIONAL**

**NASKAH PUBLIKASI**



Skripsi Ini Disusun Untuk Memenuhi  
Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Kesarjanaan Strata Satu  
Pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

**Disusun Oleh :**

**NAMA : ADI WIDIYA HERMAWAN**

**NIM : 20140610347**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA**

**2019**

**NASKAH PUBLIKASI**

**TINDAK PIDANA KEKERASAN  
TERHADAP PENGEMUDI TRANSPORTASI ONLINE (GO-JEK)  
OLEH PENGEMUDI OJEK KONVENSIONAL**

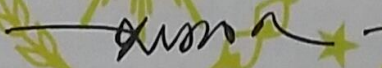
Diajukan Oleh :

Nama : Adi Widiya Hermawan

Nim : 20140610347

Telah disetujui oleh dosen pembimbing pada tanggal 21 Januari 2019

Dosen Pembimbing


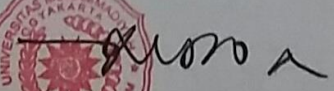


Dr. Trisno Raharjo, S.H., M.Hum.  
NIK. 19710409199702153.028

Mengesahkan

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta



Dr. Trisno Raharjo S.H., M.Hum.  
NIK. 19710409199702153.028

## ABSTRAK

Perkembangan teknologi internet saat ini sangat pesat, hal ini membuat beberapa orang berinovasi membuat aplikasi yang memudahkan masyarakat melakukan setiap aktifitasnya termasuk dalam bidang transportasi ojek, Salah satunya di daerah perkotaan seperti kota Tegal. Kota Tegal merupakan salah satu perkotaan yang mana pengaruh budaya modern sangat dirasakan oleh masyarakatnya dengan adanya kecenderungan pola hidup serba instan dan praktis. Berkembangnya pola hidup masyarakat kota Tegal membuat Go-Jek hadir dengan inovasi yang nyaman, aman, cepat dan murah serta menawarkan jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para pelanggannya melalui aplikasi smartpone. Akibatnya ojek konvensional yang terlebih dahulu ada merasa terganggu, tersaingi dan terancam keberadaannya. Karena penumpang mereka direbut dan penghasilan mereka berkurang sedangkan kebutuhan ekonomi semakin mahal, masalah ini memicu tindak pidana kekerasan fisik dan verbal terhadap pengemudi transportasi online (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional sering terjadi di beberapa daerah di kota Tegal.

Metode penelitian yang digunakan adalah hukum empiris yang dilakukan dengan studi lapangan untuk mencari informasi serta data terkait dan menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa faktor yang melatar belakangi maraknya tindak kekerasan adalah perebutan penumpang, kekerasan yang terjadi disebabkan karena pihak ojek konvensional merasakan dampak hadirnya transportasi ojek online (Go-Jek) di wilayah Tegal yaitu penurunan pendapatan yang sangat signifikan. Ojek konvensional merasa penumpangnya telah direbut oleh ojek online. Sedangkan bentuk kekerasan yang dialami pengemudi ojek online (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional terjadi secara langsung yaitu dalam bentuk kekerasan verbal dan kekerasan fisik. Kekerasan tersebut melanggar pasal 351 KUHP tentang penganiayaan dan pasal 368 KUHP ayat (1) tentang ancaman kekerasan.

Tindak pidana kekerasan yang terjadi di wilayah Tegal dapat diselesaikan dengan jalur mediasi diantara kedua belah pihak yang terlibat tanpa melanjutkan keproses hukum. Jalur mediasi yang dilakukan menghasilkan kesepakatan-kesepakatan yang telah disepakati antara kedua belah pihak.

Kata kunci : Go-Jek, Ojek Konvensional, Tindak Pidana, Kekerasan, Konflik.

## **A. Pendahuluan**

Asep Supriatna (23) warga Teluk Buyung, Bekasi Utara yang berprofesi sebagai driver Go-Jek menjadi korban pengeroyokan oleh ojek pangkalan pada Selasa 25 Agustus 2015, sekitar pukul 15.30. Asep menceritakan jika peristiwa ini bermula saat dirinya hendak menarik sewa penumpang di Jl. Agus Salim Bekasi Timur, tepatnya di depan SMAN 01 Kota Bekasi. Dirinya mendadak disatroni 3 orang anggota ojek pangkalan setempat. Adu mulut pun terjadi, dikarenakan asep menarik penumpang di daerah tempat ojek pangkalan itu beroperasi. Setelah beberapa lama adu mulut, beberapa pelaku menarik helm yang digunakan Asep hingga terjatuh ke aspal. Motor Korban pun menjadi sasaran hingga jok belakang motor sobek. Kemudian hari berikutnya korban mendatangi tempat ojek pangkalan itu untuk menegur namun korban malah dimaki-maki dan dipukul dibagian kepala oleh salah satu selaku.<sup>1</sup>

Setiap orang berhak untuk melakukan suatu pekerjaan untuk mencukupi kebutuhan hidupnya masing-masing tanpa ada larangan dari negara maupun pihak manapun selama pekerjaan tersebut tidak melanggar peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia. Namun dalam prakteknya hak tersebut tidak didapatkan oleh masyarakat dengan baik. Salah satu yang terjadi saat ini adalah kasus penganiayaan terhadap pengemudi ojek online (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional. Perbuatan menyimpang dari aturan yang berlaku atau dikenal dengan tindak pidana merupakan

---

<sup>1</sup> Kabar Bintang, Kisah Sukses & Biodata Profil Pemilik Grab, Uber, Gojek, <http://jabar.pojoksatu.id>

perbuatan yang dilarang oleh suatu ketentuan hukum yang mana disertai ancaman sanksi pidana bagi siapapun yang melakukannya.<sup>2</sup> Dalam melaksanakan hak atas pekerjaan tersebut, keberadaan para pengemudi Go-Jek seringkali mendapat perlakuan yang tidak menyenangkan dari para pengemudi ojek konvensional, salah satu perlakuan tidak menyenangkan tersebut berupa kekerasan terhadap fisik.

Go-Jek merupakan sarana transportasi umum yang termasuk inovasi untuk meningkatkan transportasi umum yang nyaman, aman, cepat dan murah. Kemunculan Go-Jek disusul oleh Grab dan Uber Taksi yang notabene bukan merupakan perusahaan anak negeri, Grab dan Uber berbeda dengan Go-Jek yang hanya ada di Indonesia.<sup>3</sup> Kedua aplikasi ini muncul sebagai bentuk terobosan bagi pemilik plat hitam yang ingin menggunakan kendaraannya sebagai alat transportasi umum berbasis online.

Go-Jek menawarkan jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para pelanggannya yaitu Instant Courier (pengantaran barang), Transport (jasa angkutan), Shopping (belanja) dan Corporate (kerjasama dengan perusahaan untuk jasa kurir) yang menekankan keunggulan dalam kecepatan inovasi dan interaksi sosial. Model transportasi umum ini pada dasarnya sama dengan transportasi umum ojek konvensional yang lebih dahulu telah ada dan digunakan oleh masyarakat hingga saat ini namun Go-Jek memiliki layanan yang lebih unggul.

---

<sup>2</sup> Moeljatno, 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta. Hlm.54.

<sup>3</sup> <https://bintangplus.com/kisah-sukses-biodata-profil-pemilik-grab-uber-gojek/di> unduh pada 28 januari 2018, pukul 10.15 WIB.

Kelebihan lainnya yaitu disediakannya masker dan helm untuk para penumpangnya dan biaya operasionalnya yang murah dihitung dengan per kilometer, berbeda dengan ojek konvensional biasa yang menurut pengamatan penulis jarang menyediakan kelengkapan berkendara untuk penumpangnya serta biaya operasionalnya yang tidak tetap atau sesuai keinginan pengemudi ojek konvensional. Dengan penawaran menarik dari perusahaan Go-Jek tersebut, membuat masyarakat menjadi lebih tertarik menggunakan layanan jasa angkutan Go-Jek ini dibandingkan dengan menggunakan layanan ojek konvensional yang sudah ada sebelumnya. Diakibatkan banyaknya masyarakat yang lebih memilih menggunakan transportasi Go-Jek, keberadaannya mendapatkan respon pro dan kontra dari masyarakat dan pemerintah, khususnya beberapa pengemudi ojek pangkalan yang memberikan respon negatif dan menolak keras keberadaan Go-Jek, karena mereka merasa bahwa dengan keberadaan jasa Go-Jek ini eksistensi pekerjaan mereka menjadi tersisihkan dan tersaingi.

Dalam aksi penolakan Go-Jek oleh pengemudi ojek pangkalan di berbagai kota di Indonesia, banyak yang berakhir dengan tindakan anarkis yang mengakibatkan munculnya tindak pidana penganiayaan. Tindakan penganiayaan tersebut dilakukan dengan cara bersama-sama atau berkelompok maupun individu. Pada hakikatnya, setiap tindak pidana mengandung unsur-unsur lahiriah (fakta) oleh perbuatan serta kelakuan dan akibat yang

ditimbulkan karenanya.<sup>4</sup> Tindakan pidana mempunyai 2 (unsur), yaitu perbuatan tersebut dilakukan oleh manusia dan bersifat melawan hukum.

Tindakan penolakan oleh ojek konvensional atau ojek pangkalan terhadap keberadaan Go-Jek ini telah menjadi fenomena yang tidak asing lagi di beberapa wilayah tempat beroperasinya Go-Jek. Dengan belum adanya payung hukum terhadap keberadaan Go-Jek, perlindungan hukum dari tindak kekerasan yang dilakukan oleh pengemudi ojek pangkalan belum dapat dilakukan secara tegas oleh pemerintah.

## **B. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti termasuk dalam klasifikasi penelitian jenis empiris, yaitu dilakukan melalui studi lapangan untuk mencari informasi serta data terkait dengan tindak pidana kekerasan terhadap pengemudi transportasi online (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional.

Penelitian hukum menurut Soerjono Soekanto, merupakan suatu kegiatan ilmiah didasarkan kepada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya serta melakukan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk

---

<sup>4</sup> Moeljatno, 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta. Hlm.64.

kemudian mengusahakan satu pemecahan atas permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.<sup>5</sup>

## 2. Jenis Data dan Bahan Hukum

Penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder :

1. Data Primer yang diperoleh melalui studi lapangan yaitu dengan cara menggunakan daftar pertanyaan dan wawancara secara terstruktur maupun bebas dengan responden yang terkait dengan tindak pidana kekerasan terhadap pengemudi transportasi *online* (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional secara langsung dilapangan.
2. Data Sekunder merupakan bahan penelitian yang diambil dari studi kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan hukum tersier.
  - 1) Bahan Hukum Primer, merupakan bahan pustaka yang berisikan peraturan perundang-undangan yang terdiri dari:
    - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
    - b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
    - c) UU No.7 Tahun 2012 Tentang Penanganan Konflik
    - d) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya
    - e) Peraturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

---

<sup>5</sup> Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.



- 2) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan hukum perundang-undangan lainnya yang terkait dengan bahan hukum primer, dan dapat membantu untuk proses analisis tentang tindak pidana kekerasan terhadap pengemudi transportasi *online* (Go-Jek) oleh pengemudi ojek konvensional.
- 3) Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

### 3. Responden

Penelitian ini membutuhkan informasi dan data sebagai sumber yang ditemui antara lain:

- a. Pengemudi Go-Jek di Kota Tegal 50 orang
- b. Pengemudi Transportasi Konvensional di Kota Tegal 50 orang

### 4. Metode Pengumpulan Data

#### 1) Studi Kepustakaan

Melakukan penelitian yang dilakukan dengan mengkaji pada pustaka, perundang-undangan, buku hukum dan literatur pendukung yang berkaitan dengan materi penelitian.

#### 2) Wawancara

Melakukan penelitian dengan mengajukan pertanyaan kepada narasumber secara bebas maupun terpimpin dengan:

- a. Pengemudi ojek *online* Go-Jek
- b. Pengemudi ojek konvensional

## 5. Analisis Data

Dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif yakni suatu jenis penelitian hukum yang digunakan secara sistematis sebagai susunan fakta-fakta untuk membangun argumentasi penting dan gambaran sebenarnya sehingga dapat menjawab permasalahan yang diangkat tentang tindak pidana kekerasan akibat pengaruh persaingan antara transportasi online (Go-Jek) dengan ojek konvensional.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

#### 1. Faktor yang Melatar Belakangi Maraknya Tindak Kekerasan terhadap Pengemudi Transportasi *Online* (Go-Jek) oleh Pengemudi Ojek Konvensional

Kekerasan sangat sering terjadi di lingkungan masyarakat. Kekerasan umumnya sering menimpa orang-orang yang tidak berdaya. Maraknya isu kekerasan yang terjadi ditengah masyarakat menjadi suatu momok yang menakutkan bagi beberapa masyarakat yang lainnya. Kekerasan pada dasarnya merupakan sebuah realita yang ada dalam masyarakat saat ini, kekerasan terhadap masyarakat yang tidak berdaya masih terbilang cukup banyak dan sering kali terjadi kapan pun dan dimana pun. Salah satu bentuk kekerasan yang umum terjadi adalah kekerasan verbal dan kekerasan fisik yang dilakukan secara sengaja menyakiti dan membuat takut masyarakat lemah.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Jurnal Penelitian & PPM, 2001, Mengatasi dan Mencegah Tindak Kekerasan Seksual pada Perempuan dengan Pelatihan Asertif, *Jurnal Penelitian & PPM*, Vol 5, No 1, Hlm.54.

Konflik sosial pada dasarnya berakar pada sosial problem yang ada dalam masyarakat, sedangkan pendekatan keadilan restoratif merupakan pola yang kembali pada kearifan lokal masing-masing daerah. Konflik diartikan sebagai suatu proses sosial antara dua orang atau lebih (bisa juga kelompok) dimana salah satu pihak berusaha menyingkirkan pihak lain dengan menghancurkannya atau membuatnya tidak berdaya. Konflik dilatarbelakangi oleh perbedaan ciri-ciri yang dibawa individu dalam suatu interaksi.<sup>7</sup>

Kekerasan personal berakar pada konflik personal, sementara kekerasan sosial umumnya berakar pada konflik sosial. Kekerasan sosial memiliki implikasi ekonomi, dan sosial-politik yang jauh lebih luas dibandingkan dengan kekerasan personal. Kekerasan sosial sangat erat kaitannya dengan konflik sosial, kedua terminologi ini mengacu pada hal yang sama. Tetapi menunjukkan sedikit perbedaan bahwa kekerasan sosial lebih merujuk pada bentuk fisik atau wujud nyata dari aksi yang dilakukan sekelompok orang atau massa pada suatu waktu dan tempat tertentu, seperti perusakan, pembunuhan, penjarahan, penyerangan, pembakaran, tawuran, penyanderaan, dan aksi-aksi kekerasan lainnya.

Sebab-sebab yang melandasi konflik dan tindak kekerasan yang siapa tahu mungkin menjadi salah satu ciri masyarakat kita. Ditekankan pada istilah ‘masyarakat’, karena sebagai individu mungkin saja seseorang itu baik, damai, toleran, dsb. Namun, karena ada faktor-faktor kekuatan

---

<sup>7</sup> Sukardi , 2016, Penanganan Konflik Sosial dengan Pendekatan Keadilan Restoratif, *Jurnal Hukum & Pembangunan*, No 1, Vol 46, Hlm. 74.

sosial, maka sifat-sifat pribadi itu bisa cepat berubah, mengikuti arus massa atau kelompok situasional yang belum tentu berakal sehat, damai, atau toleran. Faktor kekuatan sosial ini bisa saja tumbuh dari landasan-landasan sikap iri, ketidakpuasan atau kekecewaan politik, ekonomi, kultur, bahkan terselip warna-warna etnik, religius, rasial, dan sebagainya. Perbedaan-perbedaan yang terjadi dalam kelompok, atau antar kelompok dalam masyarakat, yang kemudian berkembang menjadi konflik sosial, bahkan konflik sosial dengan tindak kekerasan diduga tumbuh karena banyak sebabnya.<sup>8</sup>

Penyebab kekerasan adalah struktur yang salah dan bukannya aktor yang jahat. Kekerasan langsung bisa bermacam-macam bentuknya. Dalam bentuk yang klasik, ia melibatkan penggunaan kekuatan fisik, seperti pembunuhan atau penyiksaan, kekerasan seksual, juga pemukulan. Kekerasan verbal, seperti penghinaan, secara luas juga diakui sebagai kekerasan.

Gangguan terhadap kepentingan atau konflik haruslah dihindarkan dicegah atau tidak dibiarkan terus-menerus karena akan mengganggu tatanan masyarakat. Manusia akan selalu berusaha agar tatanan masyarakat dalam keadaan seimbang, karena keadaan yang seimbang dapat

---

<sup>8</sup> Santoso S. Hamijoyo, 2001, Konflik Sosial dengan Tindak Kekerasan dan Peranan Komunikasi, *Jurnal Mediator*, No 1, Vol 2, hlm.15

menciptakan suasana tertib, damai, aman yang merupakan jaminan kelangsungan hidup.<sup>9</sup>

Faktor-faktor yang melatar belakangi tindak kekerasan terhadap pengemudi transportasi *online* Go-Jek adalah:

1. Kecemburuan

Kecemburuan timbul seringkali terjadi karena adanya perasaan terancam dengan kehadiran Go-Jek yang sudah dianggap suatu kendala dan akan mempengaruhi penghasilan yang terus berkurang. Terdapat beberapa alasan secara spesifik dari hasil wawancara peneliti dengan jumlah responden 50 (lima puluh) orang pengemudi ojek konvensional dan 50 (lima puluh) orang pengemudi Go-Jek. Hasil analisis wawancara tersebut menyebutkan bahwa masing-masing 100 responden pengemudi Go-Jek dan konvensional setuju dengan alasan tersebut, namun mereka punya pendapat yang berbeda. Ojek konvensional menjelaskan bahwa sejak hadirnya transportasi *online* Go-Jek yang berjumlah lebih besar dari jumlah pengemudi ojek konvensional jelas sangat mempengaruhi pendapatan yang selama ini didapatkannya, dengan dibandingkan sesudah adanya kehadiran transportasi *online* Go-Jek di wilayah kota Tegal sekarang ini. Sekitar 75% pendapatan pengemudi ojek konvensional hilang, tentu ini dirasakan sangat merugikan para pengemudi ojek konvensional yang terus bertahan ditengah tuntutan kebutuhan ekonomi yang terus merangkak naik.

---

<sup>9</sup> Erdianto, Penyelesaian Tindak Pidana Yang Terjadi Di Atas Tanah Sengketa. *Jurnal Ilmu Hukum*, No 1, Vol 3.

Sedangkan pengemudi Go-Jek berpendapat bahwa ojek konvensional terutama merasakan kecemburuan karena tidak dapat mengimbangi pendapatan Go-Jek, pendapatan seorang pengemudi ojek konvensional saat ini yang peneliti wawancarai paling banyak adalah 6 (enam) penumpang untuk titik pangkalan di stasiun Tegal, dan paling sedikit tidak dapat penumpang sama sekali, titik pangkalan ojek konvensional paling ramai adalah stasiun Tegal maka jelas di titik lainnya dapat dipastikan dalam satu hari terkadang kurang dari 6 (enam) penumpang maksimal. Ada juga beberapa pengemudi Ojek Konvensional yang merangkap menjadi satpam pada malamnya, menjadi pedagang, dan yang lainnya untuk bisa menambah penghasilannya dan memenuhi kebutuhan ekonominya.

Para pendukung pendekatan psikologis berasumsi bahwa semua fenomena politik, ekonomi, hukum, sosial, termasuk tindakan kekerasannya, bermula dari pikiran manusia. Berdasar asumsi tersebut upaya untuk menemukan penyebab dasar kerusuhan dipusatkan pada faktor psikologis, yaitu kekerasan dan kesadaran orang mengenai kekecewaan. Secara ringkas argumennya adalah bahwa kekerasan pada azas komunitas itu terjadi karena adanya perasaan frustrasi yang mendalam dan meluas di kalangan masyarakat.<sup>10</sup>

Faktor utama sebagai predisposisi perilaku kekerasan pada seseorang adalah keadaan emosi dan kondisinya. Menurut Stephan keadaan emosi

---

<sup>10</sup> Moh As'ad, 2000, Perilaku kekerasan, *Jurnal Buletin Psikologi*, No 2, Vol 8, hlm.1.

yang dipandang sebagai sebab utama dari agresi adalah kemarahan. Sedangkan menurut Gurr perilaku kekerasan lebih ditekankan pada political violence yaitu semua kejadian yang unsur utamanya adalah ancaman penggunaan kekuasaan. Pengertian yang lebih luas diajukan oleh Galtung kekerasan adalah segala sesuatu yang menyebabkan orang terhalang untuk mengaktualisasikan potensi diri secara wajar. Namun, Galtung menambahkan bahwa penghalang itu adalah sesuatu yang dapat dihindarkan. Artinya, kekerasan dapat dihindarkan kalau penghalang itu disingkirkan.<sup>11</sup>

## 2. Melanggar zona hijau

Suatu gesekan yang timbul menurut 41 (dua puluh tiga) responden pihak Go-Jek dan 50 (lima puluh) responden pihak ojek konvensional sepakat perselisihan yang terjadi di wilayah Tegal diantaranya karena ojek *online* Go-Jek dianggap ojek konvensional melanggar zona hijau kawasan penjemputan penumpangnya yang telah disepakati yaitu 200 meter dari area stasiun dan area terminal. Dan kemudian penumpang dialihkan untuk menumpang ojek konvensional, akibat perebutan penumpang akhirnya terjadi adu mulut yang bisa menyulut rasa emosi masing-masing pengemudi Go-Jek dan ojek konvensional.

## 3. Berebut penumpang

Suatu gesekan yang timbul menurut 40 (empat puluh) responden pihak Go-Jek dan 45 (empat puluh lima) responden pihak ojek

---

<sup>11</sup> *Ibid*

konvensional sepakat perselisihan yang terjadi di wilayah Tegal diantaranya karena Perebutan penumpang diantara kedua ojek sering terjadi dengan berbagai cara. Go-Jek berpendapat bahwa tindakan dari ojek konvensional untuk bisa merebut pelanggan Go-Jek yang sering terjadi dengan dalih melanggar zona hijau. Dan ojek konvensional berdalih Go-Jek sudah merebut penumpang yang harusnya menjadi hak ojek konvensional didalam wilayah zona merah Go-Jek.

Tidak mengherankan ketika setelah konflik dengan pengemudi ojek konvensional, pengemudi ojek *online* menjadi lebih menyadari batas atau pembeda mereka dengan ojek konvensional. Jika sebelumnya mereka berfikiran bahwa semua jenis pengemudi ojek sama, bahwa mereka sama mencari nafkah dijalanan. Justru hal yang berbeda dirasakan oleh pengemudi ojek konvensional yang merasa penghasilannya diambil ojek *online* Go-Jek. Hingga akhirnya munculah titik-titik penjemputan yang menjadi batas toleransi pengambilan penghasilan yang telah disepakati bersama.

#### 4. Iri hati

Suatu gesekan yang timbul menurut 50 (lima puluh) responden pihak Go-Jek berpendapat persoalan yang terjadi antara keduanya bisa disederhanakan menjadi sekadar iri hati. Label-label anti-kompetisi, anti-teknologi, kolot, dan sebagainya pun disematkan kepada para pengemudi ojek konvensional, yang sebenarnya tidak mampu bersaing. Hal ini dapat dilihat dari pelanggaran-pelanggaran yang sering dilakukan oleh



pengemudi ojek konvensional seperti zona hijau yang telah disepakati bersama. Ini salah satu penyebab munculnya saling adu mulut dan menyulut emosi dimasing-masing kubu yang terlibat.

#### 5. Pelayanan

Suatu gesekan yang timbul menurut 50 (lima puluh) responden pihak Go-Jek berpendapat, didalam pelayanan antara ojek *online* Go-Jek dengan ojek konvensional juga terdapat perbedaan, seperti ojek *online* dalam pelayanannya memberikan helm, masker, terkadang juga ada pengemudi ojek *online* Go-Jek yang memberikan minum, cemilan sampai *power bank*. Dan untuk pelayanan yang diberikan oleh ojek konvensional hanya sebatas helm saja atau bahkan tidak ada helm sama sekali. Tentu saja ini bukan bagian dari standar keselamatan penumpang yang sangat penting dan harus diutamakan. ojek konvensional tidak menyediakan masker dan yang lainnya seperti ojek *online* Go-Jek.

Hasilnya ojek *online* Go-Jek lebih diunggulkan dalam jumlah penumpangnya, ojek *online* Go-Jek yang mempunyai penumpang dari berbagai tempat seperti anak sekolah, pegawai kantor, karyawan, dan yang lainnya. Dan ini juga yang membuat ojek konvensional merasa terganggu dan tergusur atas kehadiran Go-Jek.

#### 6. Tarif dan kemudahan

Suatu gesekan yang timbul menurut 50 (lima puluh) responden pihak Go-Jek dan 29 (dua puluh sembilan) sepakat tarif dan kemudahan menjadi salah satu alasan munculnya konflik. Responden ojek konvensional

berpendapat bahwa tingkat kemudahan dalam memesan Go-jek yang hanya tinggal memesan lewat *smartphone* dan juga tarif yang sangat berbeda jauh dari ojek konvensional sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen ojek konvensional. Beberapa masyarakat merasa sangat terbantu dengan kehadiran Go-Jek.

Sedangkan Go-Jek berpendapat bahwa dibandingkan antara Go-Jek dengan ojek konvensional selisih harga antara keduanya cukup besar. Jarak yang dekat seringkali dikenai tarif mahal, ojek konvensional kerap menggetok harga seenaknya, terlebih bila si calon penumpang terlihat kepepet. Merasa lebih dibutuhkan membuat tukang ojek sesukanya mematok tarif. Penyedia jasa ojek *online* Go-Jek yang terhubung dengan *smartphone* kita. Kita bisa memanggilnya hanya dengan sentuhan jari, dan juga dapat melakukan pembayaran via aplikasi tersebut.

keberadaan layanan transportasi *online* Go-Jek di Tegal, disamping memberikan manfaat bagi masyarakat dalam melakukan mobilitas juga berdampak negatif pada posisi ojek konvensional.

Kecemburuan, Karena adanya Ojek *online* Go-Jek akibatnya pelanggan ojek konvensional semakin berkurang, Ojek konvensional merasa semakin tersaingi dan terancam karena lahan tempat mereka mencari penghasilan diambil alih. Dan faktor penyebab berikutnya adalah berebut penumpang, dengan berbagai cara dari ojek konvensional beberapa kali terlibat konflik dari akibat penumpang Go-Jek merasa

direbut. Dengan dalih pelanggaran zona hijau yang memaksa pengemudi Go-Jek untuk menurunkan penumpangnya sering kali berakhir adu mulut.

Iri hati yaitu ojek konvensional merasa iri dengan posisi Go-Jek yang semakin hari telah mengambil hati masyarakat Tegal yang dianggap adalah bekas pelanggan ojek konvensional sebelum hadirnya Go-Jek di Tegal. Pelayanan, tingkat pelayanan yang jauh berbeda mulai dari standar keselamatan helm dan aksesoris pelengkap lainnya ojek konvensional kalah bersaing, kekurangan ini membuat ojek konvensional merasa pelan-pelan semakin ditinggalakan oleh para pelanggannya. Tarif dan tingkat kemudahan, tarif yang jauh berbeda dengan tarif ojek konvensional membuatnya benar-benar semakin ditinggalkan pelanggannya pelan-pelan, Go-Jek dengan sistem pembayaran yang transparan dirasa lebih menarik minat masyarakat dan tingkat kemudahannya dalam memesan tidak perlu berjalan ke pangkalan tempat keberadaannya.

## 2. Bentuk Kekerasan yang Dialami oleh Pengemudi Transportasi *Online* (Go-Jek) dan Upaya Penanggulangannya

Konflik yang paling sering terjadi pada pengemudi Go-Jek di wilayah Tegal menyebabkan berbagai macam pelanggaran hukum, diantaranya yaitu:

### 1. Kekerasan berbentuk Verbal

Menurut 50 (lima puluh) responden pihak Go-Jek dan 10 (sepuluh) responden pihak ojek konvensional sepakat adanya bentuk kekerasan dalam bentuk verbal, Kekerasan dalam bentuk verbal yang sering dialami

oleh pengemudi Go-Jek adalah ucapan-ucapan dengan kalimat-kalimat kotor, kasar dan kalimat bernada ancaman, dimaki dengan nada keras tanpa perasaan. Tindakan kekerasan verbal ini sering terjadi di kawasan sekitar stasiun Tegal dan terminal Tegal, pengemudi Go-Jek menyadari titik penjemputan masih dalam zona netral yang tidak perlu dipermasalahkan dan mereka juga menyadari bahwa para pengemudi ojek konvensional tidak mengerti peraturan sehingga sering tidak dapat memahami titik zona netral yang sudah diatur dan disepakati bersama. Ini yang kemudian membuat Go-Jek diteriakin dan dimaki dengan kalimat-kalimat kotor dan kasar. Dan terkadang nada mengancam sering digunakan oleh ojek konvensional.

Sedangkan 10 (sepuluh) responden ojek konvensional berpendapat kekerasan verbal terjadi disaat saling adu mulut diantara keduanya, mereka saling berkata kasar dan memaki.

## 2. Pemaksaan penurunan penumpang

Menurut 48 (empat puluh delapan) responden pihak Go-Jek sepakat bentuk kekerasan adanya pemaksaan penurunan penumpang telah terjadi. Posisi yang merasa lebih berkuasa dibandingkan Go-Jek membuat ojek konvensional bersikap masa bodo dengan semua tindakan yang dilakukannya. Merasa paling benar dan merasa mempunyai hak lebih sering kali memberhentikan dan memaksa pengemudi Go-Jek yang kedapatan mengangkut penumpang untuk diturunkan segera, apabila

pengemudi Go-Jek melawan atau memberontak maka tindakan kekerasan tidak dapat dihindari lagi.

### 3. Penyitaan/perampasan

Menurut 49 (empat puluh sembilan) responden pihak Go-Jek sepakat bentuk kekerasan adanya penyitaan/perampasan telah terjadi. Penyitaan/perampasan sering terjadi ketika adu mulut terjadi dari akibat beberapa pengemudi Go-Jek melanggar melewati zona hijau yang sudah ditentukan, lebih seringnya terjadi untuk pengemudi Go-Jek yang belum lama menjadi pengemudi Go-Jek atau pengemudi Go-Jek yang sedang terburu-buru. Akibatnya ojek konvensional merasa tidak terima sehingga terjadilah penyitaan/perampasan helm Go-Jek dan Jaket Go-Jek nya.

### 4. Pengrusakan kendaraan

Menurut 47 (empat puluh delapan) responden pihak Go-Jek sepakat bentuk kekerasan adanya pengrusakan kendaraan telah terjadi ketika pengemudi Go-Jek mengambil konsumen/penumpangnya didaerah yang jauh dari stasiun, namun justru ojek konvensional menyebar diberbagai titik-titik sekitar pengambilan penumpang Go-Jek. Kemudian Go-Jek mendapat serangan pelemparan batu kearah kendaraannya terkadang sampai mengenai lampu belakang sampai pecah terkadang hanya mengenai ban saja. Pengrusakan juga terjadi dititik rawan ketika Go-Jek melanggar zona merah diarea stasiun, terminal atau radius sekitaran pangkalan ojek konvensional yang merasa Go-Jek telah melanggar peraturan dan telah mengambil penumpang mereka.

## 5. Kekerasan Fisik

Menurut 50 (empat puluh delapan) responden pihak Go-Jek dan 15 (lima belas) responden pihak ojek konvensional sepakat bentuk kekerasan adanya kekerasan fisik telah terjadi. Menurut Adami Chazawi, tindak pidana adalah perbuatan melawan hukum, dan pelakunya dapat dikenakan sanksi menurut hukum yang berlaku.<sup>12</sup> Responden Go-Jek berpendapat bahwa akibat dari konflik yang terjadi kekerasan fisik yang dialami oleh pengemudi Go-Jek yaitu pemukulan dan pengeroyokan. Meskipun luka yang ditimbulkan dari setiap kekerasan yang dialami pengemudi Go-Jek hanya luka ringan tetapi terkadang membuat rasa traumatik tersendiri bagi pengemudi Go-Jek.

Tindak pidana dan pertanggung jawaban pidana, pada prinsipnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam pembahasan sistem hukum pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada perbuatan yang dilarang dan diancamnya perbuatan itu dengan suatu sanksi, sedangkan mengenai orang yang melakukan perbuatan itu dijatuhi sanksi atau tidak, dalam hal ini tentunya, tergantung apakah di dalam melakukan perbuatan terdapat kesalahan. Pandangan dualistis, mengenai adanya kesalahan dan kemampuan bertanggungjawab bukan merupakan unsur tindak pidana.<sup>13</sup>

Prinsip keadilan restoratif adalah pendekatan yang lebih fokus pada menciptakan kondisi harmonisasi dan seimbang keadilan bagi korban dan

---

<sup>12</sup> Adam Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana 1 Bagian 1*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm 119.

<sup>13</sup> Hidayat, 2017, *Pertanggung Jawaban Pidana Pelaku Tindak Pidana dalam Tindak Pidana*, *Jurnal EduTech*, No 2, Vol 3.

pelaku kejahatan. Itu mekanisme kriminalisasi yang berorientasi pada prosedur pidana dan keadilan bergeser ke proses dialog dan mediasi dengan orientasi terhadap pemulihan keadilan bagi korban dan mencapai kesepakatan untuk kasus pidana yang lebih adil dan seimbang untuk korban dan pelaku yang bersangkutan.<sup>14</sup>

#### **D. Kesimpulan**

1. Tindak pidana kekerasan yang marak terjadi di Tegal oleh pengemudi ojek konvensional terhadap pengemudi transportasi online (Go-Jek) dilatar belakangi oleh beberapa faktor, yaitu perbedaan tarif penumpang yang besar dan fasilitas keamanan yang diberikan antara Go-Jek dengan ojek konvensional membuat penumpang berpindah dan memilih Go-Jek sebagai alternatif transportasi dalam beraktifitas, tingginya minat masyarakat Tegal untuk mendapatkan jasa Go-Jek mendorong banyak masyarakat Tegal ikut menjadi pengemudi/*driver* Go-Jek, dan ini menyebabkan ojek konvensional kalah bersaing dalam sisi jumlah pengemudi yang hanya 500 (lima ratus) pengemudi ojek konvensional dan Go-Jek berjumlah 1500 (seribu lima ratus) pengemudi.

Sekitar 75% pendapatan ojek konvensional hilang dan berpindah ke Go-Jek. Dengan perbandingan jumlah pengemudi yang banyak dengan itupula muncul aturan zona hijau ojek online Go-Jek untuk menghindari konflik yang terjadi dengan ojek konvensional, yang artinya Go-Jek hanya dapat masuk wilayah zona hijau penjemputan yang telah disepakati dan

---

<sup>14</sup> Sukardi, 2014, Legitimacy of The Restorative Justice Principle in the Context of Criminal Law Enforcement, *Jurnal Universitas Indonesia Indonesia Law Review*, No 2, Vol 4, hlm.8.

ditetapkan. Namun, aturan zona hijau ini sering juga menyebabkan konflik dengan adanya pengemudi Go-Jek yang dirasakan oleh ojek konvensional telah melanggar zona titik penjemputan, adu mulut dan tindak kekerasan sering tidak dapat dihindari dalam kasus tersebut, biasanya terjadi pada zona titik jemput stasiun Tegal, stasiun Slawi dan terminal Tegal.

2. Bentuk kekerasan yang dialami oleh pengemudi transportasi online (Go-Jek) terdapat beberapa macam yaitu:

a. Kekerasan Verbal

Yaitu pengemudi Go-Jek dimaki dengan kata-kata kotor, kasar dan ancaman, dengan makian kata-kata kotor dan kasar yang tidak pantas tersebut dapat menimbulkan efek negatif dan tersulutnya emosi, kemudian ancaman akan memberikan dampak ketakutan bagi korban yaitu pengemudi Go-Jek.

b. Kekerasan Fisik

Yaitu pengemudi Go-Jek mendapat perlakuan seperti pelemparan batu oleh ojek konvensional, mendapat perlakuan pemukulan karena dianggap merebut penumpang ojek konvensional dan pengeroyokan dari ojek konvensional.

Adu mulut seringkali terjadi diantara Go-Jek dengan ojek konvensional yang berakhir ricuh, penyitaan helm dan pengrusakan motor Go-Jek juga terjadi akibat pelanggaran zona hijau penjemputan yang telah disepakati. Pemaksaan penurunan penumpang Go-Jek juga terjadi di beberapa titik akibat ojek konvensional kalah bersaing mendapat penumpang dengan Go-Jek.



Namun Tindak pidana kekerasan yang terjadi di wilayah Tegal dapat diselesaikan dengan jalur mediasi diantara kedua belah pihak yang terlibat tanpa melanjutkan keproses hukum. Jalur mediasi yang dilakukan menghasilkan kesepakatan-kesepakatan yang telah disepakati antara kedua belah pihak.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Adami Chazawi, Pelajaran Hukum Pidana 1 Bagian 1, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.
- Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka, Jakarta, 2008.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 2007.

### Jurnal

- Amajida, Fania Darma, Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” di Jakarta, *Departmen Sosiologi Universitas Indonesia. Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi*, No. 1, Vol. 46, 2016.
- Erdianto, Penyelesaian Tindak Pidana Yang Terjadi Di Atas Tanah Sengketa, *Jurnal Ilmu Hukum*, No. 1, Vol. 3, 2012.
- Hidayat, Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Tindak Pidana dalam Tindak Pidana, *Jurnal EduTech*, No. 2, Vol. 3, 2017.
- Jurnal Penelitian & Ppm, Mengatasi Dan Mencegah Tindak Kekerasan Seksual Pada Perempuan Dengan Pelatihan Asertif, *Jurnal Penelitian & Ppm*, No. 1, Vol. 5, 2001.
- Linda Dwi Eriyanti, Pemikiran Johan Galtung tentang Kekerasan dalam Perspektif Feminisme, *Jurnal Hubungan Internasional*, No.1, Vol. 6, 2017.
- Moh As’ad, Perilaku kekerasan, *Jurnal Buletin Psikologi*, No. 1, Vol. 8, 2000.
- Santoso S, Hamijoyo, Konflik Sosial dengan Tindak Kekerasan dan Peranan Komunikasi, *Jurnal Mediator*, No. 1, Vol. 2, 2010.
- Sukardi, Legitimacy of The Restorative Justice Principle in the Context of Criminal Law Enforcement, *Jurnal Universitas Indonesia Indonesia Law Review*, No. 2, Vol. 4, 2014.
- Sukardi, Penanganan Konflik Sosial dengan Pendekatan Keadilan Restoratif, *Jurnal Hukum & Pembangunan*, No.1, Vol. 46, 2016.
- Syahrin Harahap, Katimin, Sahdin Hasibuan. Humanities And Social Science, *Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS)*, No. 8, Vol. 22, 2017.

Yayan Rudianto, Fenomena Kekerasan Sosial dan Struktur Majemuk Masyarakat Indonesia, *Jurnal AKP*, No. 1, Vol. 1, 2012.

**Website**

Kabar Bintang, Kisah Sukses & Biodata Profil Pemilik Grab, Uber, Gojek, <http://www.jabar.pojoksatu.id/kisah-sukses&biodata-pemilik-grab-uber-gojek>.