Jurnal Pustaka Cendekia Hukum dan Ilmu Sosial
Volume 2, No. 1, February-May, pp. 57-69
E-ISSN: 2987-4475
https://pchukumsosial.org/index.php/pchs

Tindak Pidana Penganiayaan oleh Pengemudi Ojek Konvesional terhadap Pengemudi Transportasi Online

Wahyuni Idrus

Universitas Sawerigading Makassar, Jl. Kandea No.127, Bontoala Tua, Kec. Bontoala, Kota Makassar, Sulawesi Selatan
wahyuniidrus1@gmail.com

Abstract

This study aims to determine the factors behind the rampant acts of violence by conventional motorcycle taxi drivers against online transportation drivers and to determine the forms of violence experienced by online transportation drivers and the resolution of efforts to overcome them. This study uses an empirical research type, the location of this research is in the Makassar City area and the Makassar Police Headquarters, South Sulawesi Province, located on Jalan Ahmad Yani, by conducting two data collection techniques through literature and field collection techniques such as interviews and observations. The results of this study are the factors behind the rampant acts of violence by conventional motorcycle taxi drivers against online transportation drivers, namely based on factors of jealousy, fighting over passengers, envy, differences in services provided by each online transportation driver with conventional motorcycle taxis and differences in fares and ease of using transportation. While the form of violence experienced by online transportation drivers and the resolution of efforts to overcome it is because online transportation drivers and conventional motorcycle taxis often argue, which usually ends in chaos. Online drivers' motorbikes were also damaged and helmets confiscated for violating conventional motorcycle taxi base areas with agreed pick-ups. At some point, traditional motorcycle taxis lost their market share compared to online transportation, forcing a decrease in passenger volume, but mediation between the two parties involved was able to resolve violent violations in the Makassar City area without having to take legal action. The agreement reached by both parties during the mediation process was the final result.

Keywords: Criminal Acts, Assault, Conventional Motorcycle Taxis, Online Transportation.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui faktor yang melatarbelakangi maraknya tindak kekerasan oleh pengemudi ojek konvensional terhadap pengemudi transportasi online serta untuk mengetahui bentuk kekerasan yang dialami oleh pengemudi transportasi online dan penyelesaian upaya penanggulangannya.Penelitian ini menggunakan tipe penelitian empiris, Lokasi penelitian ini bertempat di wilayah Kota Makassar dan Polrestabes Makassar Provinsi Sulawesi Selatan yang beralamat di Jalan Ahmad Yani, dengan melakukan dua teknik pengumpulan data melalui teknik pengumpulan kepustakaan dan Lapangan seperti wawancara dan observasi. Adapun hasil dari penelitian ini yakni Faktor-faktor yang melatarbelakangi maraknya tindak kekerasan oleh pengemudi ojek konvensional terhadap pengemudi transportasi online yaitu didasarkan oleh faktor-faktor kecemburuan, berebut penumpang, Iri hati, perbedaan pelayanan yang telah disediakan oleh masing-masing pengemudi transportasi online dengan ojek konvesnional serta perbedaan tarif dan kemudahan dalam menfaatkan transportasi. Sedangkan bentuk kekerasan yang dialami oleh pengemudi transportasi online dan penyelesaian upaya penanggulangannya yaitu dikarenakan pengemudi transportasi online dan ojek konvensional sering adu mulut, yang biasanya berakhir dengan kekacauan. Sepeda motor pengemudi online juga dirusak dan helm disita akibat melanggar area pangkalan ojek konvensionall dengan penjemputan yang telah disepakati. Pada titik tertentu, ojek tradisional kehilangan pangsa pasarnya dibandingkan transportasi online, sehingga memaksa penurunan volume penumpang, namun mediasi antara kedua pihak yang terlibat dapat menyelesaikan pelanggaran kekerasan di wilayah Kota Makassar tanpa perlu menempuh jalur hukum. Kesepakatan yang dicapai kedua pihak selama proses mediasi menjadi hasil akhirnya.

Keywords: Tindak Pidana, Penganiayaan, Ojek Konvensional, Transportasi Online.

Copyright (c) 2024 Wahyuni Idrus

✉Corresponding author: Wahyuni Idrus
Email Address: wahyuniidrus1@gmail.com (Jl. Kandea No.127, Kec. Bontoala, Kota Makassar, Sulsel)
Received 20 May 2024, Accepted 25 May 2024, Published 01 June 2024

PENDAHULUAN

Indonesia sedang mengalami ekspansi ekonomi yang pesat, yang tentunya memerlukan banyak pemikiran dan upaya, terutama dalam hal infrastruktur pendukung seperti sistem transportasi. Meski mempunyai peran strategis yang sangat penting dalam menggerakkan perekonomian negara, industri transportasi merupakan sebuah bisnis, sama seperti sektor ekonomi lainnya. Transportasi laut, darat, udara, kereta api, dan sungai semuanya termasuk dalam bidang transportasi ini, beserta jasa penunjang transportasinya.

Besarnya kontribusi setiap jenis transportasi terhadap PDB (Produk domestik Bruto) menunjukkan bagaimana industri ini berkembang. Seperti yang bisa kita lihat, infrastruktur transportasi di Indonesia berkembang dengan sangat pesat. Saat ini, satu-satunya cara untuk mengakses atau memesan transportasi sendiri adalah melalui aplikasi smartphone..

Saat ini, sebagian besar masyarakat mengenal dua bentuk transportasi yang berbeda: transportasi konvensional dan transportasi online berbasis aplikasi. Perpindahan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan dikenal dengan istilah transportasi online berbasis aplikasi..

Kita semua harus menyadari bahwa mengikuti pesatnya kemajuan teknologi sangatlah penting dan merupakan sesuatu yang harus selalu kita lakukan. Transportasi online berbasis aplikasi merupakan salah satu bentuk transportasi yang memanfaatkan teknologi modern. Teknologi dikembangkan untuk memudahkan aktivitas manusia sehari-hari. Aplikasi transportasi online yang berbasis aplikasi antara lain Gocar, Grab, Maxim, In-Drive, dan Maxride. Ide di balik transportasi berbasis online adalah untuk membuat perjalanan menjadi lebih nyaman bagi mereka yang menginginkannya. Misalnya: mudah dipesan, efektif, dan efisien. Transportasi konvensional, di sisi lain, melibatkan pembayaran atau sewa ruang untuk penumpang. Yang dimaksud dengan konvensional Sebagai gambaran: Pilihan transportasi antara lain becak, bus, kereta api, bentor, ojek pangkalan, dan becak..

Seiring berjalannya waktu, moda transportasi yang lebih maju dan memanfaatkan teknologi semakin menggantikan moda transportasi konvensional. Contohnya adalah transportasi onnline yang beroperasi melalui aplikasi. Perkembangan teknologi informasi saat ini menyebabkan munculnya transportasi umum yang bisa diakses dengan gadget, setiap pengguna transportasi ojek kini dapat mengakses ojek online dengan menggunakan perangkat seluler dengan aplikasi tertentu. Karena lebih mudah diakses oleh seluruh masyarakat, transportasi online dipandang sebagai moda transportasi alternatif. Mereka kini bisa menunggu ojek online tiba di tempatnya tanpa harus berjalan kaki ke pangkalan ojek. Ojek online tidak hanya menerima jasa ojek manusia sebagai objeknya saja, namun juga menyediakan jasa pengiriman produk yang biasa dilakukan oleh pengendara ojek. Contoh layanan tersebut antara lain memesan makanan untuk diantar atau sekedar mengambil barang yang tertinggal untuk diantar ke pengguna jasa.

Jumlah masyarakat yang menggunakan ojek online semakin hari semakin bertambah karena kemudahan yang diberikan oleh layanan tersebut. Karena penolakannya terhadap pengoperasian

layanan transportasi online di Indonesia, para pengemudi angkutan umum tradisional mulai banyak menggelar aksi unjuk rasa di berbagai tempat belum lama ini.

Jika mengacu pada definisi maka tidak ada yang salah dengan keberadaan transportasi online, dapat dilihat dengan jelas dari definisi angkutan umum, dalam bidang angkutan umum yang paling penting adalah adanya sistem sewa atau bayar, baik taksi konvensional atau taksi online, sama dalam pelaksanaannya adanya proses bayar atau sewa, namun yang saya perhatikan adalah ketika salah satu petinggi pemilik uber, dan pemilik taksi ekspres yang saya perhatikan adanya perbedaan tentang definisi sewa dan bayar, jika dalam taksi konvensional adalah berupa bayaran, sedangkan pada pemilik uber bilang transportasi sewa, jadi dimana masalahnya sebenarnya, tidak ada masalah sedikitpun dalam hal ini, yang ada hanya perbedaan pemahaman dalam mendefinisikan angkutan umum itu sendiri, makanya kedua belah pihak saling salahkan baik dari pemerintah atau para pengusaha taksi itu sendiri, jadi secara singkat gak ada masalah hadirnya transportasi online berbasis aplikasi ini dengan taksi konvensional. Pada hakikatnya, setiap tindak pidana mengandung unsur-unsur lahiriah (fakta) oleh perbuatan serta kelakuan dan akibat yang ditimbulkan karenanya.

Hal ini juga mengacu adanya tindak kekerasan yang dilakukan oleh pengemudi konvesional yang merasa penumpangnya diambil alih pengemudi oejk online sehingga mereka sepi orderan, seperti kekerasan yang telah terjadi pada 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 pelaku.

Sepanjang pekerjaan tersebut tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, setiap orang bebas bekerja untuk dirinya sendiri dan tidak tunduk pada batasan dari pemerintah atau pihak lain. Namun, masyarakat sebenarnya tidak memperoleh hak tersebut secara berarti. Salah satu permasalahan yang terjadi saat ini adalah penganiayaan terhadap pengemudi ojek yang beroperasi secara online oleh pengemudi ojek konvensional.

Perbuatan menyimpang dari aturan yang berlaku atau dikenal dengan tindak pidana merupakan perbuatan yang dilarang oleh suatu ketentuan hukum yang mana disertai ancaman sanksi pidana bagi siapapun yang melakukannya. Hal ini atur dalam Pasal 351 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (disebut KUHP), serta dalam Pasal 262 dan Pasal 466 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang – undang Hukum Pidana, namun pada

saat ini Pasal 351 masih berlaku dikarenakan tentang KUHP yang baru berlaku 3 tahun sejak tanggal diundangkan.

Dalam melaksanakan hak atas pekerjaan tersebut, keberadaan para pengemudi onlineseringkali mendapat perlakuan yang tidak menyenangkan dari para pengemudi ojek konvensional, salah satu perlakuan tidak menyenangkan tersebut berupa kekerasan terhadap fisik..

METODE

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.

Untuk memperoleh data yang benar dan akurat dalam penelitian ini digunakan teknik memperoleh data dengan cara penelitian, sebagai berikut :

1. Kepustakaan (Library Resecarch) yaitu dengan mengumpulkan data yang dilakukan dengan cara membaca, mengutip, mencatat dan memahami berbagai literatur, peraturan perundang–undangan dan peraturan lainnya baik buku–buku literatur ilmu hukum serta tulisan–tulisan hukum lainnya yang relevan dengan permasalahan yang terkait dengan penelitian inii.
2. Wawancara yaitu penulis melakukan dengan mengajukan pertanyaan kepada narasumber secara bebas maupun terpimpin terhadap Pengemudi ojek online dan Pengemudi ojek konvensional
3. 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 dengan ojek konvensional.

HASIL DAN DISKUSI

Faktor yang Melatarbelakangi Maraknya Tindak Kekerasan Oleh Pengemudi Ojek Konvensional Terhadap Pengemudi Transportasi Online

Setiap perbuatan dan perbuatan yang dilakukan seseorang pasti mempunyai sebab dan akibat selain jahat. Setiap kejahatan mempunyai motif, atau alasan untuk melakukannya, dan motif-motif tersebut harus berbeda satu sama lain. Setiap orang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda, yang menyebabkan kesenjangan ini.

Banyak hal yang mempengaruhi kedudukan sosial seseorang dalam masyarakat. Asalkan ada sesuatu yang dihargai oleh masyarakat dan selama benda itu mempunyai lapisan yang menentukan kedudukan sosial seseorang. Setiap perbuatan dan perbuatan yang dilakukan manusia pasti mempunyai sebab dan akibat. Kejahatan juga membutuhkan motivasi, atau tujuan tertentu untuk

melakukan kejahatan, agar kejahatan itu ada. Setiap orang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda, yang menyebabkan kesenjangan ini.

Differential Social organization menyiratkan bahwa pengelompokan sosial mempunyai struktur organisasi yang berbeda, ada yang mendukung aktivitas kriminal dan ada pula yang menentangnya. Dasar dari differential social organization theory adalah sebagai berikut:

1. Criminal behavior is learned (Perilaku kejahatan dipelajari);
2. Criminal behavior is learned in Interaction with other person in a proccess of communication; (Perilaku kejahatan dipelajari dalam interaksi dengan orang lain dari komunikasi);
3. The principal part of the learning of criminal behavior occurs within intimate personal groups (Dasar perilaku jahat terjadi dalam kelompok pribadi yang intim);
4. When criminal behavior is learned, the learning includes (a) techniques of committing the crime, which are sometimes very complicated, sometimes very simple and (b) the specific direction of motives, drives, rationalizations, and attitudes (Ketika perilaku jahat dipelajari, pembelajaran termasuk juga teknik melakukan kejahatan yang sulit maupun yang sederhana dan arah khusus dari motif, dorongan, rasionalisasi, dan sikap-sikap);
5. The specific direction of motives and drives is learned from definitions of the legal codes as favorable or unfavorable (Arah khusus dari motif dan dorongan dipelajari dari definisi aturan hukum yang menguntungkan atau tidak menguntungkan);
6. A person becomes delinquent because of an excess of definitions favorable to violation of law over definitions unfavorble to violation of law (Seseorang menjadi delinkuen disebabkan pemahaman terhadap definisi-definisi yang menguntungkan dari pelanggaran terhadap hukum melebihi definisi yang tidak menguntungkan untuk melanggar hukum);
7. Differential associations may vary in frequency, duration, priority, and intencity (Asosiasi yang berbeda mungkin beraneka ragam dalam frekuensi, lamanya, prioritas, dan intensitas);
8. The process of learning criminal behavior by association with criminal and anticriminal patterns involves all of the mechanism that are involved in any other learning (Proses pembelajaran perilaku jahat melalui persekutuan dengan pola-pola kejahatan dan anti kejahatan meliputi seluruh mekanisme yang rumit dalam setiap pembelajaran lainnya);
9. While criminal behavior is an expression of general needs and values, it is not explained by those general needs and values, since noncriminal behavior is an expression of the same needs and values (Walaupun perilaku jahat merupakan penjelasan dari kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai umum tersebut sejak perilaku tidak jahat adalah sebuah penjelasan dari kebutuhan dan nilai nilai yang sama);

Kesembilan point diatas membawa pada kesimpulan bahwa teori ini mengajarkan bagaimana melakukan kejahatan dan pembenaran di baliknya. Hal ini juga mengajarkan bahwa perilaku buruk

dapat diperoleh melalui interaksi kelompok dan komunikasi. Sutherland bermaksud menggunakan ide ini untuk mempertahankan teorinya mengenai asal mula kejahatan.

Ketidakpuasan masyarakat terhadap buruknya infrastruktur transportasi massal yang ada saat ini bukanlah suatu hal yang mengherankan mengingat meningkatnya penggunaan ojek online. Perlu diketahui bahwa beberapa masalah terkait erat dengan angkutan massal, seperti kurangnya jadwal yang ditetapkan, desain rute yang mengharuskan pengguna untuk lewat atau berpindah, banyaknya penumpang pada jam-jam sibuk, kondisi internal dan eksternal yang tidak menguntungkan, dan praktik mengemudi yang sembrono yang dapat menyebabkan masalah dan membahayakan keselamatan masyarakat.

Beberapa peristiwa pengeroyokan yang dilakukan pengemudi angkot atau pengemudi reguler hingga pengemudi ojek online telah dilaporkan ke Polrestabes Makassar dalam beberapa tahun terakhir. Insiden-insiden ini disebabkan oleh kecemburuan dalam mendapatkan penumpang, dan banyak laporan mengenai insiden pengeroyokan lainnya yang dilaporkan ke kantor polisi terdekat. Selain itu, Polrestabes juga menerbitkan laporan pembunuhan Grab, seorang pengemudi ojek online, yang dibunuh oleh begal melalui pencurian hingga mengakibatkan kematian..

Pasal 170 dan Pasal 351 yang mengatur tentang penganiayaan merupakan contoh pasal yang sering digunakan untuk menangkap pelaku. Sedangkan Pasal 365 mengatur tentang pencurian yang melibatkan kekerasan dan berakibat fatal jika dilakukan secara kolusi.

Sedangkan sanksi yang diterima oleh pelaku biasanya sesuai dengan tindak pidana yang dia buat, misalnya Pasal 170 ayat (1) yang berbunyi: “Barang siapa yang dimuka umum melakukan kekerasan terhadap orang atau barang, dihukum penjara selama-lamanya 5 tahun 6 bulan”. Pasal 351 ayat (1) diancam dengan penganiayaan dengan pidana penjara paling lama 2 tahun 8 bulan atau denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah. Dan sesuai dengan pertimbangan hakim mengenai sanksi yang diterima para pelaku yang melakukan suatu tindak pidana.

Berikut perbedaan angkutan ojek tradisional dengan jasa angkutan ojek online Go-Jek:

Tabel 1. Perbedaan Ojek Online dan Ojek Konvensional

No.	**Sifat**	**Ojek**	
		Online	**Konvensional**
1	Pemesanan	sebatas menggunakan aplikasi web ojek online yang ditawarkan	Bisa memanfaatkan telepon, SMS, atau langsung ke pangkalan
2	Pelayanan	Pinjaman helm dan masker ditawarkan, serta Power Bank disediakan juga	Pinjaman helm ditawarkan, meski terkadang tidak
3	Ketersediaan	Dalam waktu 24 jam	dibatasi pada jam waktu tertentu
4	Akses	Penjemputan penumpang dapat dilakukan dari lokasi mana pun, kecuali zona terlarang, yang mencakup stasiun, terminal, dan bandara, yang berjarak 200 meter atau kurang dari area tersebut.	Penumpang dapat dijemput dari mana saja atau ke area pangkalan tergantung situasinya.

5	Area Pasar	komprehensif karena memanfaatkan aplikasi smarphone yang tersedia	Memiliki area lokasi yang biasa disebut pangkalan
6	Jenis Kendaraan	Menggunakan sepeda motor yang umur pembeliannya maksimal lima tahun	Penggunaan kendaraan sepeda motor yang tidak memiliki batasan usia pembelian
7	Kepemilikan	sepeda motor milik pribadi dan memiliki akun aplikasi yang disediakan oleh penyedia transportasi online	Kendaraan motor milik pribadi dan tidak memilikii akun aolikasi
8	Trayek	Bebas	Bebas
9	Tarif	Pihak penyedia transportasi online menetapkan tarifnya yakni Rp 10.000 per km.	Diperkirakan ada perbedaan tarif sebesar Rp. 15.000 per km membuatnya lebih mahal dan tidak dapat diandalkan.
10	Pembayaran	Dapat dibayarkan dengan tunai maupun non tunai	Pembayaraan harus tunai
11	Penghasilan	Pemotongan sebesar20% pendapatan untuk disetorkan keperusahaan dengan rata-rata pendapatan harian bisa mencapai maksimal 20 penumpang.	Tanpa menyetor pendapatan, rata-rata pendapatan harian minimal nol penumpang dan maksimal enam penumpang.
12	Suasana	Ada batasan terhdap alat elektronik	Lingkungan fisik memiliki batasan.
13	Perbedaan Kompetitif	Kemudahanatau kenyamanan	Personal dan kemudahan
14	Keamanan	perusahaan menawarkan jaminan jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.	Tidak ada penjaminan jika terjadi hal yang tidak diinginkan

Perbedaan pemesanan, layanan, harga, dan pembayaran antara kedua moda transportasi terlihat jelas. Transportasi ojek online memanfaatkan kemajuan teknologi dan komunikasi untuk meningkatkan efisiensi layanan transportasi. Meski demikian, setiap moda transportasi mempunyai kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Beriku ini adapulaa kelebihan dan kekurangan dari ojek konvensional dan Transportasi Online:

Tabel 2. Kelebihan dan Kekurangan Transportasi Online dan Ojek Konvensional

	Ojek Konvensional	**Ojek Online**
Kelebihan	Memiliki Keleluasaan, Hemat Waktu, Tarif Murah dan terpercaya	Memiliki keleluasaan dan fokus terhadap pelayanan lokal
Kekurangan	Tidak bisa memilih pengemudi karena telah ditentukan dari aplikasii	Tarif mahal dalam hal biaya, layanan lebih lama serta, tidak aman

Terlihat dari tabel di atas bahwa pelayanan yang ditawarkan memiliki cakupan yang sama, yaitu mengangkut penumpang dari titik asal hingga tujuan. Tabel di atas menjelaskan variasi proses pelayanan.

Ditengah persaingan dalam industri ini, penelitian yang membandingkan ojek konvensional dan transportasi online tidak diragukan lagi mengungkap berbagai penyebab dan penjelasan atas penganiayaan yang terjadi karena faktor-faktor sebagai berikut:

Kecemburuan

Sensasi ancaman yang datang dari Ojek Online yang dianggap sebagai penghalang dan akan berdampak pada pendapatan yang semakin menurun merupakan penyebab umum rasa cemburu. Hasil wawancara peneliti dengan sejumlah pengemudi ojek konvensional dan pengemudi transportasi online menunjukkan beberapa penyebab berbeda. Analisis wawancara mengungkapkan bahwa meskipun pengemudi tradisional dan online sepakat mengenai penyebab kecemburuan, pandangan mereka berbeda. Dibandingkan sebelum munculnya transportasi online di wilayah kota Makassar, para ojek konvensional mengatakan bahwa kehadiran transportasi online yang lebih besar dibandingkan jumlah pengemudi ojek konvensional jelas sangat mempengaruhi pendapatan yang mereka peroleh. Tentu saja, hal ini dianggap sangat merugikan bagi para pengemudi ojek tradisional, yang tetap dapat memenuhi kebutuhan hidup meskipun tuntutan perekonomian terus meningkat. Sekitar 75% pendapatan mereka hilang.

Penghasilan seorang tukang ojek konvensional yang saat ini diwawancarai oleh peneliti adalah paling banyak 6 (enam) orang penumpang untuk titik pangkalnya, dan paling sedikit tidak ada penumpang sama sekali. Titik pangkalan ojek konvensional yang paling ramai adalah kawasan pasar di Makassar, sehingga terlihat di titik lain, berbeda dengan para pengemudi angkutan online, para ojek konvensional justru merasa iri dengan para pengemudi Angkutan Online karena tidak mampu mengimbangi Angkutan Online. penghasilan. Dapat ditentukan bahwa, kadang-kadang, terdapat kurang dari enam (6) penumpang dalam satu hari. Untuk menambah penghasilan dan memenuhi kebutuhan finansial, beberapa tukang ojek tradisional juga bekerja sebagai satpam malam, pedagang, atau pekerjaan lainnya.

Berebut Penumpang

Sejumlah perselisihan muncul di wilayah Kota Makassar akibat seringnya kedua ojek ini adu mulut soal penumpang. Menurut Ojek Online, ojek tradisional kerap berdalih melanggar peraturan zona hijau untuk mengangkut pelanggan yang memesan transportasi online. Selain itu, para ojek konvensional berpendapat bahwa penumpang yang berhak naik ojek konvensional telah dimanfaatkan oleh transportasi online.

Oleh karena itu, tidak mengherankan jika para pengemudi ojek online belajar lebih banyak tentang keterbatasan mereka atau apa yang membedakan mereka dari ojek konvensional setelah bertengkar dengan pengemudi ojek tradisional. Sebelumnya, masyarakat mungkin beranggapan bahwa semua tukang ojek mempunyai penghidupan yang sama, yakni semua sama mencari nafkah dalam memenuhi kebuutuhan ekonomi. Para pengemudi ojek konvensional mempunyai persepsi yang berbeda karena mereka menganggap ojek yang beroperasi secara online mencuri pendapatan mereka.

Adanya Iri Hati

Transportasi online berpendapat bahwa adanya rasa iri adalah satu-satunya faktor penyebab permasalahan yang muncul di antara keduanya. Pengemudi ojek konvensional dicap dengan label anti persaingan, anti teknologi, dan ketinggalan jaman, padahal mereka tidak mampu bersaing. Hal ini terlihat dari pelanggaran-pelanggaran, seperti zona hijau yang disepakati bersama, yang sering dilakukan oleh para pengemudi ojek konvensionall. Salah satu penyebab terciptanya perselisihan pendapat dan tersulut emosinya masing-masing kubu yang berkepentingan adalah hal ini.

Segi Pelayanan

Berdasarkan wawancara penulis, transportasi online berpendapat bahwa terdapat perbedaan layanan antara ojek online dan ojek konvensional. Misalnya, ojek online menawarkan helm dan masker sebagai bagian dari penawarannya, dan terkadang pengemudinya juga menawarkan powerbank, minuman, dan makanan ringan. Selain itu, layanan yang ditawarkan oleh ojek konvensiojal dibatasi hanya untuk penggunaan helm atau tidak sama sekali. Tentu saja, hal ini harus didahulukan karena tidak tercakup dalam peraturan keselamatan penumpang yang penting. Masker dan layanan lain seperti yang ditawarkan ojek online tidak ditawarkan oleh ojek konvensional.

Sehingga, ojek online lebih baik dalam hal volume penumpang. Ojek online ini mengangkut masyarakat dari berbagai latar belakang, mulai dari pekerja kantoran, anak sekolah, hingga lainnya. Selain itu, keberadaan ojek online juga mengganggu dan menggusur ojek konvensional.

Tarif dan kemudahan

Selain dadri beberapa faktor yang telah disebutkan diatas, adanya faktor terjadinya perselesihan bahkan hingga terjadinya penganiayan dan kekerasan yakni dari segi tarif dan kemudahan, dari hasil wawancara yang diperoleh bahwa tarif dan kemudahan menjadi salah satu alasan munculnya konflik. Para ojek konvensional berpandangan bahwa kemudahan dalam mengatur transportasi secara online hanya cukup melalui smartphone serta harga yang jauh berbeda dengan ojek konvensional berdampak signifikan terhadap jumlah pelanggan ojek konvensional. Beberapa orang menganggap ketersediaan transportasi online sangat bermanfaat.

Sedangkan Transportasi online berpendapat bahwa terdapat perbedaan biaya yang signifikan jika membandingkan layanannya dengan ojek konvensional. Ojek konvensional seringkali menetapkan harga secara sembarangan, apalagi jika calon penumpangnya terlihat terburu-buru. Rute pendek seringkali dikenakan tarif tinggi. Tukang ojek konvesnsional suka mematok tarif karena merasa lebih dibutuhkan. Namun berbeda dngan penyedia jasa ojek online yang terhubung dengan smartphone kita yang bisa menggunakan aplikasi tersebut untuk melakukan pembayaran dan melakukan panggilan hanya dengan satu sentuhan jari.

Ojek konvensional dan ojek online kini bersaing satu sama lain untuk menawarkan layanan transportasi umum. Meskipun ada beberapa perbedaan mendasar antara keduanya. Penemuan-penemuan baru harus dilakukan sebagai respons terhadap kemajuan teknologi agar penyedia jasa transportasi online dan pelaku usaha lainnya dapat terus beroperasi.

Data-data diatas tindak pidana penganiayaan terhadap pengemudi transportasi online yang terjadi di Kota Makassar adalah keberadaan layanan transportasi online di Makassar, disamping memberikan manfaat bagi masyarakat dalam melakukan mobilitas juga berdampak negatif pada posisi ojek konvensional sehingga menimbulkan konflik yang didasarkan oleh faktor-faktor kecemburuan, berebut penumpang, Iri hati, perbedaan pelayanan yang telah disediakan oleh masing-masing pengemudi transportasi online dengan ojek konvesnional serta perbedaan tarif dan kemudahan dalam menfaatkan transportasi.

Bentuk Kekerasan Yang Dialami Oleh Pengemudi Transportasi Online dan Penyelesaian Upaya Penanggulangannya

Meski pada awalnya banyak terjadi perbedaan pendapat mengenai peraturan daerah yang mengatur perizinan penyelenggaraan ojek online di Kota Makassar, namun kini banyak ojek online yang benar-benar beroperasi di kota tersebut. Selain itu, secara halus statistik ini menunjukkan antusiasme warga Makassar terhadap program transportasi online itu sendiri.

Mayoritas pelanggan memanfaatkan layanan pemesanan makanan dan minuman untuk pemesanan makanan yang cepat, simpel, dan bermanfaat serta layanan transportasi online kendaraan roda dua untuk aktivitas antar jemput sehari-hari. Pengenalan ojek online di Mkassar mendapat tentangan dan protes dari pengemudi angkutan umum lainnya, yang menyatakan bahwa pengenalan layanan ini akan mengakibatkan penurunan tajam pendapatan mereka. Hal ini menyebabkan muculnta konflik antara pengemudi transfortasi online dengan ojek konvensional, adapun konflik yang sering terjadi terhadap Para pengemudi transportasi online di wilayah Makassar yang berujung pada berbagai pelanggaran hukum berdasarkaan dari hasil wawancara yang diperoleh oleh peneliti, antara lain yakni:

Kekerasan secara Verbal

Pengendara transportasi online sering kali mengalami kekerasan verbal berupa makian yang diteriakkan bercampur kata-kata yang vulgar dan menyinggung, pernyataan yang kotor dan mengancam, serta makian yang keras dengan emosi. Ojek konvensional menggunakan nada-nada yang tidak menyenangkan sehingga berujung pada perkelahian dimana orang-orang saling mengumpat dengan kasar.

Penyitaan atau perampasan

Bentuk penytiyaan atau perampasan yang muncul dari pengemudi transportasi online yang melintasi zona hijau yang ditentukan berujung pada bentuk penyitaan dengan kekerasan; Insiden ini lebih sering terjadi pada pengemudi yang baru saja menjadi pengemudi online dan terdesak waktu. Oleh karena itu, ojek konvensional dianggap tidak pantas sehingga berujung pada penyitaan atau penyitaan barang-barang seperti jaket dan helm yang menjadi identitas aplikasi transportasi online.

Pemaksaan Penurunan Penumpang

Bentuk kekerasan adanya pemaksaan penurunan penumpang yakni penumpang kadang-kadang dipaksa turun dengan kekerasan. Ojek konvensional mempunyai sikap bodo dalam segala hal yang dilakukannya karena posisinya yang dirasa lebih berkuasa dibandingkan transportasi online. Ketika

pengemudi online diketahui membawa penumpang, mereka biasanya merasa paling dibenarkan dan berhak untuk berhenti dan memerintahkan mereka untuk segera turun dari kendaraan. Jika para pengemudi ini melawan atau memberontak, kekerasan pasti akan terjadi.

Pengrusakan Kendaraan

Adapaun bentuk pemkasaan penurunan penumpang yakni ketika para pengemudi transportasi online mengantarkan pelanggan atau penumpangnya melalui lokasi-lokasi yang menjadi tumpuan ojek tradisional, namun alih-alih ojek konvensional tersebut mendistribusikan di berbagai titik sekitar penjemputan penumpang transportasi online, maka terjadilah bentuk kekerasan yang melibatkan perusakan kendaraan. Kemudian, kendaraan pengemudi Transpotrasii online dilempari batu, terkadang merusak lampu belakang dan terkadang hanya kena ban. Kerusakan juga terjadi ketika pengemudi online melintasi batas antar pangkalan ojek konvensional karena percaya bahwa pengemudi online telah melanggar hukum dan mencuri penumpangnya

Kekerasan Fisik

Pengemudi online menjadi sasaran kekerasan fisik seperti pemukulan dan pengeroyokan sebagai akibat dari konflik tersebut. Meskipun kerugian yang diakibatkan oleh semua penganiyaan yang dialami oleh pengemudi online tidak terlalu besar, namun terkadang hal tersebut dapat menimbulkan penderitaan bahkan trauma bagi pengemudi itu sendiri.

Terdapatnya konflik yang kompleks antara ojek konvesbional dan ojek online. Banyak media berita yang meliput konfrontasi transportasi online antara tukang ojek konvensional dan pengendaranya. Salah satu manfaat dari perbedaan pendapat tersebut adalah dengan menumbuhkan kesadaran akan perlunya pengemudi ojek online lebih tangguh dan kompak. Berkonflik dengan ojek konvensional membuat mereka semakin sadar akan pentingnya membentuk aliansi atau menggabungkan kelompok menjadi satu guna bekerja sama dan menjamin aktivitas yang aman dengan kelompok kecil lainnya yang bermanfaat bagi kelangsungan hidup mereka.

Dari paparan diatas dapat disimpulakn bahwa ada bberapa bentuk kekerasana yang alami oleh pengemudi transportasi online yakni kekerasan berbentuk verbal, penyitaan atau perampasan, pemaksaan penurunan penumpang, pengrusakan kendaraan dan kekerasan fisik.

Selanjutnya adapun upaya penyelesaian konflik yang dilakukan dengan cara diskusi dan mediasi keluarga menghasilkan penyelesaian damai atas perselisihan yang memanas ini. Dengan menyelesaikan konflik secara kekeluargaan, diyakini bahwa setiap permasalahan yang muncul akan menjadi pembelajaran dan alat penilaian bagi semua orang yang terlibat dan tidak ikut serta dalam lingkungan ojek online dan konvensionall, sehingga dapat membantu mereka untuk belajar dari kesalahannya dan menghindari terulangnya kesalahan yang sama. . Warga Makassar harus hidup rukun, dan diharapkan ojek Konvensional dan ojek online saling bekerjasama dan mendukung.

KESIMPULAN

Faktor yang Melatarbelakangi Maraknya Tindak Kekerasan Oleh Pengemudi Ojek Konvensional Terhadap Pengemudi Transportasi Online yaitu didasarkan oleh faktor-faktor kecemburuan, berebut penumpang, Iri hati, perbedaan pelayanan yang telah disediakan oleh masing-masing pengemudi transportasi online dengan ojek konvesnional serta perbedaan tarif dan kemudahan dalam menfaatkan transportasi.

Bentuk Kekerasan Yang Dialami Oleh Pengemudi Transportasi Online dan Penyelesaian Upaya Penanggulangannya yaitu dikarenakan pengemudi transportasi online dan ojek konvensional sering adu mulut, yang biasanya berakhir dengan kekacauan. Sepeda motor pengemudi online juga dirusak dan helm disita akibat melanggar area pangkalan ojek konvensionall dengan penjemputan yang telah disepakati. Pada titik tertentu, ojek tradisional kehilangan pangsa pasarnya dibandingkan transportasi online, sehingga memaksa penurunan volume penumpang, namun mediasi antara kedua pihak yang terlibat dapat menyelesaikan pelanggaran kekerasan di wilayah Kota Makassar tanpa perlu menempuh jalur hukum berdasarkan kesepakatan yang dicapai kedua pihak selama proses mediasi menjadi hasil akhirnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Dan Jurnal Ilmiah

Adami Chazawi, 2002, Pelajaran Hukum Pidana 1 Bagian 1, Raja Grafindo Persada:Jakarta

Andi Hamzah, 2001, *Bunga Rampai Hukum Pidana Dan Acara Pidana*, Ghalia Indonesia:Jakarta

Asshiddiqie Jimly, Ali Safa'at M,2012, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Konpres:Jakarta

Barda Nawawi Arief, 2001, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Citra Aditya Bakti:Bandung.

Chairul Huda, 2006, *Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada TiadaPertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, PT. Kencana: Jakarta

Erdianto Efendi, 2011, *Hukum Pidana Indonesia*, PT Refika Aditama: Bandung

Leden Marpaung, 2002,*Tindak Pidana terhadap nyawa dan tubuh (pemberantas dan prevensinya)*, Sinar Grafika:Jakarta

Moeljatno,2008. Asas-asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.

Teguh Prasetyo,2011, Hukum Pidana Edisi Revisi, PT. Raja Grafindo Persada:Jakarta

Teguh Prastyo, 2012,*Hukum Pidana*, PT. Raja Grafindo Persada:Jakarta

Tongat, 2003, Hukum Pidana Materill: Tinjauan Atas Tindak Pidana Terhadap Subjek Hukum dalamKUHP, Djambatan:Jakarta.

Tri Andrisman, 2011,Hukum Pidana, Universitas Lampung:Bandar Lampung

P.A.F. Lamintang, 2000, Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, PT. Citra Adityta, Bandung

Wirjono Prodjodikoro, 2008, Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia, Refika Aditama:Bandung.

Zainal Abidin Farid, 2007, *Hukum Pidana I Cet. Ke-2*, Sinar Grafika:Jakarta

Jurnal

Faris Widiyatmko. (2018). Dinamika KebijakanTransportasi Online. Journal of Urban Sociology. Vol 1.No2.

Peraturan Perundang-undangan

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang – Undang Hukum Pidana

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang – Undang Hukum Pidana

Undang - Undang Nomor 7 Tahun 2012 Tentang Penanganan Konflik

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Internet

Kabar Bintang, Kisah Sukses & Biodata Profil Pemilik Grab, Uber, Gojek,http://jabar.pojoksatu.id. diunduh pada 10 Februari 2024, pukul 08.15WIB.