

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia memiliki jumlah penduduk yang besar dan salah satu negara dengan jumlah populasi penduduk terbanyak di dunia. Oleh karena itu, Indonesia sebagai negara berkembang harus mampu mewujudkan pembangunan ekonomi dan infrastruktur di segala bidang baik nasional maupun daerah, salah satunya diperlukan sarana transportasi. Transportasi merupakan kegiatan yang sangat dibutuhkan oleh lapisan masyarakat. Transportasi dapat diartikan sebagai sarana pengangkutan untuk orang maupun untuk barang dengan menggunakan kendaraan tertentu untuk mencapai suatu tempat tujuan. Pengangkutan dikatakan sangat penting karena akan menunjang pembangunan diberbagai sektor, misalnya sektor perhubungan, sektor pariwisata, sektor perdagangan, sektor pendidikan, sektor teknologi, dan demikian juga sektor-sektor lain.

Transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Fenomena tersebut merupakan wujud perkembangan dunia IPTEK (Ilmu Pengetahuan dan Teknologi) membuat manusia semakin cepat melakukan aktivitas-aktivitasnya sangat mudah, cepat dan efisien. Salah satu contohnya transportasi udara menggunakan pesawat terbang yang membuat perpindahan

dari satu tempat atau negara-negara semakin cepat yang tidak membutuhkan waktu lama yang dibandingkan dengan transportasi laut yang bisa berhari-hari yang membutuhkan waktu yang sangat lama begitu juga transportasi darat yang sangat terbatas penjangkauannya. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari banyak pulau guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Transportasi atau pengangkutan memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian. Elemen penting ini sangat membantu dalam perekonomian Indonesia karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di sebagian wilayah. Untuk wilayah perkotaan. Transportasi semakin berkembang mengikuti zaman. Pada zaman dahulu transportasi hanya berupa sepeda, becak, motor, mobil, kuda, kapal dan lain-lain. Namun dalam perkembangannya dan tingginya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi

Masyarakat yang melakukan kegiatan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. Transportasi darat di daerah perkotaan

memerlukan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien untuk melayani pemindahan barang-barang dan manusia dalam batas antar wilayah, sehingga berbagai sumberdaya yang ada dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh manusia. Terkhusus mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggung jawab, dan murah. Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam Kitab Undang Undang Hukum Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang pada Buku II titel ke V. Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (untuk selanjutnya disingkat UULLAJ) sebagai Pengganti Undang Undang No. 14 Tahun 1992. UULLAJ diberlakukan agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir / pengemudi) serta penumpang. Seiring dengan laju modernisasi dan perkembangan teknologi yang begitu pesat, transportasi atau pengangkutan juga ikut mengalami kemajuan yang begitu cepat. Berbagai layanan aplikasi seperti Go-Jek, Uber dan GrabCar yang menyediakan jasa transportasi mulai bermunculan dengan menawarkan berbagai kemudahan baik bagi pengusaha angkutan maupun

masyarakat sebagai pengguna, mulai dari sistem pemesanan hingga sistem pembayaran yang serba dipermudah melalui aplikasi canggih dewasa ini.

Dalam praktek di lapangan penulis ketahui tidak sedikit pengemudi yang bermain atau melakukan kegiatan orderan secara fiktif yang mengakibatkan kerugian di pihak perusahaan penyedia transportasi yang berbasis teknologi. Banyak pengemudi tersebut hanya seolah-olah melakukan kegiatan perpindahan penumpang dari satu tempat ke tujuan tempat yang di order. Order fiktif adalah suatu tindakan pemesanan di aplikasi transportasi berbasis teknologi yang dilakukan oleh pengemudi, seolah-olah mengantarkan seorang pelanggan. Pengemudi menggunakan dua ponsel dengan dua aplikasi di dalamnya. Di satu ponsel ia berperan sebagai pelanggan, dan di ponsel lainnya berperan sebagai pengemudi. Tindakan ini semata-mata bertujuan mendapatkan bonus yang besar karena aplikasi akan merekam jumlah pelanggan yang diantarkan oleh pengemudi. Semakin banyak *record* pelanggan, semakin besar bonus yang didapatkan dari perusahaan penyedia aplikasi transportasi tersebut. Selain itu juga ada pengemudi atau sindikat *illegal access* terhadap sistem elektronik salah satu penyedia aplikasi transportasi *online* yaitu Grab Car. Setiap pengemudi memiliki lebih dari satu akun dengan identitas yang berbeda-beda. Selain itu, mereka melakukan transaksi dengan pelanggan atau penumpang fiktif atau dengan istilah tuyul untuk mencurangi sistem aplikasi Grab Car tersebut. Untuk melancarkan aksinya, pengemudi taksi *online* ini dilengkapi dengan alat yang berfungsi mencurangi sistem elektronik aplikasi Grab sehingga

posisi keberadaan dan pergerakan GPS pengemudi dapat diatur sesuai kehendak pengemudi. Untuk melancarkan aksinya, mereka memiliki sejumlah akun berbeda pengguna Grab. Akun inilah yang berfungsi memesan fiktif atau tembak yang digunakan pelaku. Setiap akun dilengkapi alat khusus *mock location* pada ponsel untuk mengatur lokasi pergerakan kendaraan mereka di GPS. Setiap akun ditargetkan memanipulasi orderan atau trip per hari sehingga mendapatkan bonus atau insentif. Sehingga Perusahaan Penyedia aplikasi berbasis teknologi seperti Grab Car, Go-jek dan Uber menimbulkan kerugian yang sangat besar.

Banyak kejadian orderan fiktif di kota-kota terbesar Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, dan Makassar. Di Surabaya contohnya pihak Polrestabas Surabaya unit satuan tim *cyber crime* terus melakukan pengembangan kasus order fiktif taksi *online* atas laporan dari penyedia aplikasi transportasi berbasis teknologi dan informasi tersebut. Setelah menangkap tiga tersangka, kini polisi memburu calo yang menjual akun tersebut. Dalam perburuan tersebut, polisi menemukan fakta jika akun *driver online* tersebut tak hanya dijual langsung, *face to face*, melainkan juga ditawarkan lewat media sosial. Hasil penelusuran Radar Surabaya, praktik jual beli akun *driver* tersebut ditemukan dari salah satu grup facebook (FB), dari grup tertutup khusus *driver* Surabaya tersebut ditemukan banyak orang yang menawarkan akun *driver online*. Harganya bervariasi mulai dari Rp 1,2 juta hingga Rp 1,5 juta. Berdasarkan informasi, jika mahal atau murah nya akun *driver* tersebut ditentukan dengan banyak atau seringnya akun tersebut memperoleh order

dari customer. Akun *driver* tersebut dijual beserta email dan nomor handphone (HP). Sehingga ketika *driver* menjual akunnya maka dia harus merelakan alamat email dan nomor HP. Informasi ini kemudian dilaporkan kepada Tim *Cyber Crime*, Polrestabes Surabaya. Menurut Kanit Resmob Satreskrim Polrestabes Surabaya, Iptu Bima Sakti, pihaknya akan menindaklanjuti informasi tersebut. Temuan penjualan akun di media sosial tersebut akan digunakan untuk membantu proses penyelidikan. Sebab pihaknya saat ini memburu calo jual beli akun *driver*, khususnya yang menjadi langganan yang sudah ditangkap. Aplikasi tambahan yang didapat dari *playstore* ini di antara bernama Tuyul atau Satpol-PP. Aplikasi ini bisa untuk mengatur GPS seakan-akan *driver* dan penumpang melakukan perjalanan. Padahal, *driver* dan penumpang berdiam diri di satu tempat. Seperti yang diketahui sebelumnya, setelah dibentuk, Tim *Cyber Crime* Satreskrim Polrestabes Surabaya berhasil menggulung sindikat pemalsuan data elektronik dengan modus melakukan orderan fiktif *driver* taksi *online*.¹

Dengan latar belakang masalah di atas tersebut penulis tertarik melakukan Penelitian skripsi tentang **“Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Taksi Online yang melakukan orderan secara Fiktif”**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana unsur-unsur tindak pidana bagi pengemudi taksi *online* yang melakukan orderan secara fiktif berdasarkan Undang-Undang Nomor 19

¹<https://www.jawapos.com/radarsurabaya/read/2018/02/09/47793/order-fiktif-akun-driver-online-diperjual-belian-di-facebook>, Di akses pada tanggal 14 februari 2018, Pukul 07.16 Wib

Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik ?

2. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi taksi *online* yang melakukan orderan secara fiktif ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan Penelitian Penulis lakukan sebagai berikut :

1. Untuk Mengetahui, unsur-unsur tindak pidana bagi pengemudi taksi *online* yang melakukan orderan secara fiktif berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.
2. Untuk Mengetahui, bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi taksi *online* yang melakukan orderan secara fiktif

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai pihak baik teoritis maupun praktis.

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk memberikan suatu sumbangan pemikiran dibidang ilmu pengetahuan yang sudah dipelajari, khususnya di bidang ilmu hukum pidana dalam rangka memberikan pemahaman terhadap Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Taksi *online* yang melakukan orderan secara Fiktif

2. Manfaat praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan baru bagi pihak-pihak yang berkepentingan, termasuk pihak yang berwenang, pihak korporasi penyedia aplikasi transportasi berbasis teknologi, dan penegak hukum untuk melakukan penindakan secara tegas bagi pengemudi yang melakukan orderan secara fiktif.

1.5 Kajian Pustaka

1.5.1 Tinjauan Umum Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana, ternyata terdapat dua pandangan, yaitu pandangan yang monistis antara lain dikemukakan oleh Simon yang merumuskan *strabaar feit* sebagai “*Eene strafbaar gestelde, onrechtmatige, met schuld in verband staande handeling van een toerekeningvatbaar person*” (suatu perbuatan yang oleh hukum diancam dengan hukuman, bertentangan dengan hukum, dilakukan oleh seorang yang bersalah dan orang itu dianggap bertanggung jawab atas perbuatannya). Menurut aliran *monisme*, unsur-unsur *strafbaar feit* itu meliputi baik unsur perbuatan lazim disebut unsur objektif, maupun unsur pembuat, yang lazim dinamakan unsur subjektif. Oleh karena itu, dicampurnya unsur perbuatan dan unsur pembuatnya, maka dapat disimpulkan bahwa *strafbaar feit*, maka pasti pelakunya dapat dipidana.²

Oleh karena itu, menganut pandangan monistis tentang *strafbaar feit* atau *criminal act* berpendapat, bahwa unsur-unsur pertanggungjawaban pidana yang menyangkut pembuat delik yang meliputi:

1. Kemampuan bertanggung jawab.

2. Kesalahan dalam arti luas, sengaja dan/atau kealpaan.
3. Tidak ada alasan pemaaf.³

Terlepas dari pandangan tersebut, dengan pandangan yang dualistis ini memang memudahkan dalam melakukan suatu sistematika unsur-unsur mana dari suatu tindak yang masuk ke dalam pertanggungjawaban pidana (kesalahan). Sehingga hal ini mempunyai suatu dampak positif dalam menjatuhkan suatu putusan dalam proses pengadilan (hukum acara pidana). Berdasarkan uraian tersebut, bahwa masalah pertanggungjawaban pidana berkaitan erat dengan unsur kesalahan, membicarakan unsur kesalahan dalam hukum pidana ini berarti dengan mengenai jantungnya, demikian dikatakan oleh Idema. Sejalan dengan itu, menurut Sauer trias, ada tiga pengertian dasar dalam hukum pidana, yaitu:

1. Sifat melawan hukum (*unrecht*)
2. Kesalahan (*schuld*) dan
3. Pidana (*strafe*).

Menurut Roeslan Saleh, dalam pengertian tindak pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban. Tindak pidana hanya menunjuk kepada dilarangnya perbuatan. Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian juga dipidana, tergantung pada soal apakah dia dalam melakukan tindak pidana itu memang mempunyai kesalahan atau tidak. Apabila orang yang melakukan tindak pidana itu memang mempunyai kesalahan, maka tentu dia akan dipidana. Berhubungan dengan itu, Sudarto menyatakan

² Muladi & Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2015, hlm. 63

³ *Ibid.*, hlm. 65

dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan tindak pidana yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Jadi meskipun pembuatnya memenuhi rumusan delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan, namun hal tersebut belum memenuhi syarat untuk menjatuhkan pidana.⁴

Ini berarti bahwa pembuat tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan menyangkut masalah pertanggungjawaban. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Tegasnya, yang dipertanggungjawabkan orang itu adalah tindak pidana yang dilakukannya. Terjadinya pertanggungjawaban pidana karena telah ada tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Pertanggungjawaban pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.

1.5.1.1 Konsep Pertanggungjawaban Pidana

Dalam hukum pidana konsep “pertanggungjawaban pidana” merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa latin ajaran kesalahan dikenal dengan sebutan *mens rea*. Ada 2 (dua) syarat yang harus dipenuhi untuk dapat mempidana seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah yang terlarang atau perbuatan pidana (*actus reus*), dan ada sikap batin jahat atau tercela (*mens rea*).⁵

⁴ *Ibid.*, hlm. 70

⁵ Hanafi Amrani & Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2015, Hlm. 21

Pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatan itu. Maksud celaan objektif adalah bahwa perbuatan yang dilakukan oleh seorang memang merupakan suatu perbuatan yang dilarang. Indikatornya adalah perbuatan tersebut melawan hukum baik dalam arti melawan hukum formil maupun melawan hukum materiil. Sedangkan maksud celaan subjektif menunjukkan kepada orang yang melakukan perbuatan yang dilarang tadi. Sekalipun perbuatan yang dilarang telah dilakukan oleh seseorang, namun jika orang tersebut tidak dapat dicela karena pada dirinya tidak dapat dicela karena pada dirinya tidak terdapat kesalahan, maka pertanggungjawaban pidana tidak mungkin ada.

Bahwa dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidananya pembuat adalah asas kesalahan. Ini berarti bahwa pembuat tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut. Pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Yang bertanggungjawabkan orang itu adalah tindak pidana yang dilakukannya. Terjadi pertanggungjawaban pidana karena telah ada tindak pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas 'kesepakatan menolak' suatu perbuatan tertentu.

Sudarto menyatakan bahwa agar seseorang memiliki aspek pertanggungjawaban pidana, dalam arti dipidananya pembuat, terdapat beberapa syarat yang dipenuhi, yaitu:

- a. Adanya suatu tindak pidana yang dilakukan oleh pembuat;
- b. Adanya unsur kesalahan tanpa kesengajaan atau kealpaan;
- c. Adanya pembuat yang mampu bertanggungjawab;
- d. Tidak ada alasan pemaaf.

Seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban pidana jika sebelumnya orang tersebut telah terbukti melakukan perbuatan yang dilarang. Merupakan hal yang tidak mungkin jika terdapat seseorang yang dimintai pertanggungjawaban pidana sementara dia sendiri tidak melakukan perbuatan yang dilarang oleh hukum.

1.5.1.2 Indikator Mampu Bertanggungjawab

Kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan sebagai kondisi batin yang normal atau sehat dan mempunyai akal seseorang dalam membedakan hal-hal yang baik dan yang seseorang dalam membedakan hal-hal yang baik dan yang buruk.⁶ Keadaan batin yang normal atau sehat ditentukan oleh faktor akal pembuat. Akalnya dapat membedakan perbuatan yang boleh dilakukan dan perbuatan yang tidak boleh dilakukan. Kemampuan pembuat untuk membedakan perbuatan yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan, menyebabkan yang bersangkutan dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana, ketika melakukan tindak pidana. Dapat dipertanggungjawabkan karena akal yang sehat

⁶ *Ibid.*, Hal. 30

dapat membimbing kehendaknya untuk menyesuaikan dengan ditentukan oleh hukum.

Dapat dipertanggungjawabkan pembuat dalam hal ini berarti pembuat memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan pembuat dalam hal ini berarti pembuat memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan. Mengingat asas legalitas, maka pembuat dapat dipertanggungjawabkan jika seseorang tersebut mempunyai kesalahan. Keadaan batin yang normal atau dapat membedakan mana yang boleh dilakukan atau tidak boleh dilakukan.

1.5.1.3 Kesengajaan, *Dolus, Malus, Dolus eventualis*

Sengaja adalah apabila akibat suatu tindakan dikehendaki, apabila akibat itu menjadi maksud benar-benar dari tindakan yang dilakukan tersebut. Kesengajaan yang merupakan corak sikap batin yang menunjukkan tingkatan atau bentuk kesengajaan dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu kesengajaan sebagai maksud, kesengajaan sebagai kemungkinan, kesengajaan sebagai kepastian.

Kesengajaan sebagai maksud yaitu bahwa pelaku mengetahui dan menghendaki akibat dari perbuatannya. Kesengajaan sebagai kepastian adalah dapat diukur dari perbuatan yang sudah mengerti dan menduga bagaimana akibat perbuatannya atau hal-hal mana nanti akan turut serta memengaruhi akibat perbuatannya. Pembuat sudah mengetahui akibat yang terjadi jika ia melakukan suatu perbuatan pidana. Sedangkan kesengajaan sebagai kemungkinan terjadi apabila pelaku memandang akibat dari apa yang dilakukannya tidak sebagai hal niscaya terjadi, melainkan sekedar sebagai suatu kemungkinan

pasti.⁷ Dilihat dari bentuknya, terdapat 2 (dua) bentuk kesengajaan (*dolus*), yaitu *dolus malus* dan *dolus eventualis*. *Dolus malus* adalah seseorang sudah dapat dikatakan sengaja melakukan perbuatan pidana jika saat berbuat orang tersebut mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya itu merupakan perbuatan yang dilarang oleh hukum. *Dolus eventualis* adalah sengaja yang bersifat kemungkinan. Dikatakan demikian karena pelaku yang bersangkutan pada waktu ia melakukan perbuatan untuk menimbulkan suatu akibat yang dilarang oleh undang-undang telah menyadari kemungkinan akan timbulnya suatu akibat lain dari akibat yang memang ia kehendaki. Jika kemungkinan yang ia sadari itu kemudian menjadi kenyataan, terhadap kenyataan tersebut ia dikatakan mempunyai suatu kesengajaan.

1.5.1.4 Kealpaan, *Bewuste Culpa* dan *Onvewuste Culpa*

Moeljatno mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu struktur yang sangat *gecompliceerd*, yang disatu sisi mengarah pada kekeliruan dalam perbuatan seseorang secara lahiriah, dan di sisi lain mengarah pada keadaan batin orang itu.⁸ Dengan pengertian demikian, maka di dalam kealpaan (*culpa*) terkandung makna kesalahan dalam arti luas yang bukan serupa kesengajaan. Terdapat perbedaan antara kesengajaan dan kealpaan, di mana dalam kesengajaan terdapat suatu sifat positif, yaitu adanya kehendak dan

⁷ *Ibid.*, Hal. 37

⁸ *Ibid.*, Hal. 4

persetujuan pelaku untuk melakukan suatu perbuatan yang dilarang sedangkan dalam kealpaan sifat positif ini tidak ditemukan.

Berdasarkan pengertian kealpaan dapat disimpulkan bahwa dikatakan *culpa* jika keadaan batin pelaku perbuatan pidana bersifat ceroboh, teledor, atau kurang hati-hati sehingga perbuatan dan akibat yang dilarang oleh hukum terjadi.⁹ Jadi dalam kealpaan ini, pada diri pelaku sama sekali memang tidak ada niat kesengajaan sedikit pun untuk melakukan suatu perbuatan pidana yang dilarang hukum. Meskipun demikian, ia tetap patut dipersalahkan atas terjadinya perbuatan dan akibat yang dilarang hukum itu karena sikapnya yang ceroboh tersebut. Hal ini dikarenakan nilai-nilai kepatutan yang ada dalam kehidupan masyarakat mengharuskan agar setiap orang memiliki sikap hati-hati dalam bertindak.

Dilihat dari bentuknya Modderman mengatakan bahwa terdapat 2 (dua) bentuk kealpaan (*culpa*), yaitu kealpaan yang disadari (*bewuste culpa*) dan kealpaan yang tidak disadari (*onbbewuste culpa*). Bahwa corak kealpaan yang paling ringan adalah orang menggunakan pelanggaran hukum dengan tidak diinsyafi sama sekali. Dia tidak tahu, tidak berpikir dengan panjang atau tidak bijaksana. Tetapi corak kealpaan yang lebih berat adalah yang dinamakan dengan *bewuste shuld*, yaitu kalau pada waktu berbuat kemungkinan menimbulkan akibat yang dilarang itu telah diinsyafi, tetapi karena kepandaiannya

⁹ *Ibid.*, Hal. 49

atau diadakannya tindakan-tindakan yang mencegahnya, kemungkinan itu diharapkan tidak timbul.

Dalam kealpaan yang disadari (*bewuste culpa*) pelaku dapat menyadari tentang apa yang dilakukan beserta akibatnya, akan tetapi ia percaya dan berharap bahwa akibat buruk itu tidak akan terjadi. Pelaku telah membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat, tetapi walaupun ia berusaha untuk mencegah, akibat itu terjadi juga. Sedangkan dalam kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste culpa*) pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya akibat yang dilarang dan diancam pidana oleh undang-undang, padahal ia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya akibat itu. Ia tidak memperhitungkan adanya kemungkinan akan timbulnya akibat yang dilarang dan diancam pidana.¹⁰

1.5.2 Tinjauan Umum Tentang Mengenai *Cybercrime*

1.5.2.1 Pengertian *Cyber Crime*

Cyber crime adalah istilah yang mengacu kepada aktivitas kejahatan dengan komputer atau jaringan komputer menjadi alat, sasaran atau tempat terjadinya kejahatan. Termasuk ke dalamnya antara lain adalah penipuan lelang secara online, pemalsuan cek, penipuan kartu kredit (*carding*), *confidence fraud*, penipuan identitas, pornografi anak, dll. *Cyber crime* sebagai tindak kejahatan dimana dalam hal ini penggunaan komputer secara illegal *Cyber Crime* adalah

bentuk kejahatan baru yang menggunakan internet sebagai media untuk melakukan tindak kejahatan dengan munculnya era internet. Setiap aktifitas kejahatan yang dilakukan di internet atau melalui jaringan internet, umumnya disebut sebagai kejahatan internet. Jenis dan pelanggaran *cyber crime* sangat beragam sebagai akibat dari penerapan teknologi. *Cyber crime* dapat berupa penyadapan dan penyalahgunaan informasi atau data yang berbentuk elektronik maupun yang ditransfer secara elektronik, pencurian data elektronik, pornografi, penyalahgunaan anak sebagai objek melawan hukum, penipuan melalui internet, perjudian diinternet, pengrusakan website, disamping pengrusakkan system melalui virus, Trojan horse, signal grounding dan lain lain.¹¹

1.5.2.2 Karakteristik *Cybercrime*

Istilah komputer diambil dari bahasa latin *computare* yang berarti menghitung *to compute* atau *to reckon*. Sedangkan *computer* diartikan sebagai penghitung, ditunjukan kepada orang-orang yang melakukan perhitungan matematika, dimana biasanya perhitungan ini dilakukan dengan menggunakan alat bantu. Namun kemudian kata *computer* lebih ditunjukkan kepada alat bantu perhitungan. Alat-alat bantu perhitungan ini, yang nantinya bisa disebut cikal bakal komputer zaman sekarang, antara lain adalah *abacus* dan mekanisme

¹⁰ *Ibid.*, Hal. 44

¹¹ Siamin Achmad Maududide dkk, *Pengantar Teknologi Informasi*, Yogyakarta: Andi Offset, 2007, Hal. 1

antikythera, alat bantu hitung pada zaman Yunani kuno yang digunakan untuk menghitung pergerakan planet.¹²

Perkembangan teknologi informasi termasuk internet di dalamnya juga memberikan tantangan tersendiri bagi perkembangan hukum di Indonesia. Hukum di Indonesia dituntut untuk dapat menyesuaikan dengan perubahan sosial yang terjadi. Antara hukum dan perubahan sosial haruslah saling berkesinambungan agar tercipta keseimbangan didalam suatu negara.

Berdasarkan beberapa literatur serta praktinya, *cybercrime* memiliki beberapa karakteristik, yaitu:¹³

- a. Perbuatan yang dilakukan secara ilegal, tanpa hak atau tidak etis tersebut terjadi dalam ruang dan wilayah siber atau *cyber (cyberspace)*, sehingga tidak dapat dipastikan yurisdiksi negara mana yang berlaku terhadapnya.
- b. Perbuatan tersebut dilakukan dengan menggunakan peralatan apa pun yang terhubung dengan internet.
- c. Perbuatan tersebut mengakibatkan kerugian materiil maupun immateriil.
- d. Pelakunya adalah orang yang menguasai penggunaan internet beserta aplikasinya.
- e. Perbuatan tersebut sering dilakukan secara transnasional atau melintasi negara.

¹² *Ibid.*, Hal. 5

1.5.2.3 Bentuk-Bentuk *Cybercrime*

Untuk memudahkan klasifikasi kejahatan komputer (*computer*), dapat disimpulkan:¹⁴

- a. Kejahatan-kejahatan yang menyangkut data atau informasi komputer.
- b. Kejahatan-kejahatan yang menyangkut program atau *software* komputer.
- c. Pemakaian fasilitas-fasilitas komputer tanpa wewenang untuk kepentingan-kepentingan yang tidak sesuai dengan tujuan pengelolaan atau operasinya.
- d. Tindakan-tindakan yang mengganggu operasi komputer.
- e. Tindakan merusak peralatan komputer atau sarana penunjangnya.

Secara umum terdapat beberapa bentuk kejahatan yang berhubungan erat dengan penggunaan teknologi informasi yang berbasis literatur dan praktinya dikelompokkan dalam beberapa bentuk, antara lain:¹⁵

- a. *Unauthorized acces to computer system and service*

Kejahatan yang dilakukan dengan memasuki atau menyusup ke dalam suatu *system* jaringan komputer secara tidak sah, tanpa izin atau tanpa sepengetahuan dari pemilik sistem jaringan komputer yang dimasukinya.

¹³ Abdul Wahid dan M. Labib, *Kejahatan Mayantara (cybercrime)*, Bandung: Refika Aditama, 2005, Hal. 76

¹⁴ *Ibid.*, Hal. 67

b. *Illegal contents*

Merupakan kejahatan dengan memasukan data atau informasi ke internet suatu hal yang tidak benar, tidak etis, dan dapat dianggap melanggar hukum atau mengganggu ketertiban umum.

c. *Data forgery*

Merupakan kejahatan dengan memalsukan data pada dokumen-dokumen penting yang tersimpan sebagai *scriptless document* melalui internet.

d. *Cyber espionage*

Merupakan kejahatan yang memanfaatkan jaringan internet untuk melakukan kegiatan mata-mata terhadap pihak lain, dengan memasuki sistem jaringan komputer (*computer network system*) pihak sasaran.

e. *Cyber sabotage and extortion*

Kejahatan ini dilakukan dengan membuat gangguan, perusakan atau penghancuran terhadap suatu *data*, program komputer atau sistem jaringan komputer yang terhubung dengan internet.

f. *Offence againts intellectual property*

Kejahatan ini ditujukan terhadap hak atas kekayaan intelektual yang dimiliki pihak lain di internet. Sebagai contoh

¹⁵ Didik M Arief Mansur dan Elisataris Ghulton, *Cyber Law-Aspek Hukum Teknologi*

adalah peniruan tampilan pada *web page* suatu situs milik orang lain secara ilegal, penyiaran suatu informasi di internet ternyata merupakan rahasia dagang orang lain dan sebagainya.

g. *Infrengments of privacy*

Kejahatan ini ditujukan terhadap informasi seseorang yang merupakan hal sangat pribadi dan rahasia. Kejahatan ini biasanya ditujukan terhadap keterangan seseorang pada formulir data pribadi yang tersimpan secara *computrized*, yang apabila diketahui oleh orang lain akan dapat merugikan korbannya secara materiil maupun immateriil seperti nomor kartu kredit, nomor PIN ATM, cacat atau penyakit tersembunyi dan sebagainya.

Berdasarkan kriteria bentuk-bentuk kejahatan *cyber* diatas, maka dapat diklasifikasikan lebih sederhana, bentuk-bentuk aktivitas kejahatan komputer dapat dikelompokkan dalam dua golongan: penipuan data dan penipuan program.

Dalam bentuk *pertama*, data yang tidak sah dimasukkan ke dalam sistem atau jaringan komputer atau data yang tidak sah dan seharusnya di *entry* diubah sehingga menjadi tidak valid atau tidak sah lagi. Fokus perhatian pada kasus pertama ini adalah adanya pemalsuan dan atau perusakan data input dengan maksud untuk mengubah output. Bentuk kejahatan yang *kedua*, yang relatif lebih canggih dan lebih berbahaya adalah apabila seseorang mengubah program komputer baik

dilakukan secara remote melalui jaringan komunikasi data. Pada kasus ini penjahat melakukan penetrasi ke dalam sistem komputer dan selanjutnya mengubah susunan program dengan tujuan menghasilkan keluaran (*output*) yang berbeda dari seharusnya, meski program tersebut memperoleh masukan (*Input*) yang benar.¹⁶

1.5.3 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

1.5.3.1 Pengertian Pengangkutan

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari dan nilai suatu barang itu tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung pada tempat, dimana barang itu berada. Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.¹⁷ Menurut Abdulkadir Muhammad Pengangkutan merupakan kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan.¹⁸

Sedangkan pengertian pengangkutan menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

¹⁶ Merry Magdalena dan Maswingrantoro Roes Setyadi, *Cyberlaw Tidak Perlu Takut*, Yogyakarta: Andi, 2007, Hal. 17

¹⁷ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1991, Hal.1

Menurut H.M.N Purwostujipto menyatakan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim.¹⁹

Adapun fungsi pengangkutan sebagai alat untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Sedangkan tujuan dari tujuan dari pengangkutan yaitu dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai itu berarti bila daya guna dan nilai di suatu tempat tidak naik, maka lebih baik pengangkutan tidak perlu diadakan.²⁰ Pengangkutan yang sedemikian rupa hanya berlaku dalam pengangkutan sektor perdagangan dan juga perniagaan sedangkan pengangkutan juga berfungsi di sektor dan bidang lain misalnya, dibidang pendidikan, sosial (pariwisata), politik.

Berdasarkan definisi-deinisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008, Hal.48

¹⁹ H.M.N Purwosutejipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Djambatan, 1991, Hal.2

²⁰ Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Malang: Citra Mentari, 2012, Hal.2

barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan.

1.5.3.2 Jenis-Jenis Pengangkutan

Secara umum pengangkutan terbagi menjadi tiga jenis pengangkutan yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut, dan pengangkutan udara. Dari ketiga jenis pengangkutan tersebut semuanya diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) serta peraturan khusus lainnya.

Jenis-jenis pengangkutan pada umumnya terdiri dari:

1. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat adalah segala bentuk macam pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah alat transportasi (kendaraan bermotor) yang di gerakan oleh manusia dengan didukung suatu infrastuktur jalan (jalan raya atau rel). “Pengangkutan darat terdiri dari angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyebrangan”.²¹ Untuk pengangkutan darat ang melibatkan angkutan sungai danau dan penyebrangan hal tersebut termasuk pengangkutan perairan darat. “perairan darat adalah perairan di daerah seperti: sungai terusan dan danau”.²²

²¹ H.A Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Raja Grafindo, 2006, Hal. 64

²² H.M.N. Purwosutejpto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III*. Cetakan ke-6, Jakarta: Djambatan, 2003, Hal.105

2. Pengangkutan Laut

Berdasarkan Pasal 1 Nomor 3 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, angkutan perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Fungsi angkutan laut adalah pengoperasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam bidang operasi meningkatkan produktivitas angkutan laut, penyediaan fasilitas pelabuhan untuk bertabuh kapal-kapal.

3. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah suatu kegiatan yang dilakukan di udara. “angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara, untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara”.

Fungsi angkutan udara adalah sebagai penyedia jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada atau pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi.²³

1.5.3.3 Asas-asas Hukum Pengangkutan

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis, yang dapat bersifat publik atau umum dan bersifat perdata atau privat.

²³ Rahayu Hartini, *Op.cit*, Hal. 196

Asas yang bersifat publik atau umum adalah merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yakni: pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan maupun pihak pemerintah sebagai penguasa.

Sedangkan yang bersifat perdata atau privat adalah merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua belah pihak dalam pengangkutan yaitu si pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.²⁴

a. Asas Yang Bersifat Publik

1. *Asas manfaat*, bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeselamatan bagi warga negara.
2. *Asas usaha bersama dan kekeluargaan*, bahwa penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.
3. *Asas adil dan merata*, bahwa penyelenggara pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

²⁴ *Ibid.*, Hal 7

4. *Asas keseimbangan*, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan individu dan masyarakat serta antara kepentingan nasional dan internasional.
 5. *Asas kepentingan umum*, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
 6. *Asas keterpaduan*, bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.
 7. *Asas kesadaran hukum*, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
 8. *Asas percaya pada diri sendiri*, bahwa pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.
 9. *Asas keselamatan penumpang*, bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelekaan.
- b. *Asas Yang Bersifat Perdata*
- Bahwa pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak-pihak. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka dapat dikatakan

bahwa asas-asas yang bersifat perdata yaitu: konsensual, koordinatif, campuran, retensi, dan pembuktian dengan dokumen.²⁵

1.5.4 Tinjauan umum tentang Angkutan Umum

1.5.4.1 Pengertian angkutan umum

Angkutan umum di selenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Angkutan umum adalah angkutan orang dan/atau barang yang dilakukan dengan sistem sewa atau ayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum adalah angkutan kota bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.²⁶ Berdasarkan Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan umum di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil, bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah angkutan yang

²⁵*Ibid.*, Hal. 10

selamat, pelayanan yang aman, nyaman, cepat, murah dan terjangkau terdapat dalam Pasal 138 angka 1 tentang kewajiban menyediakan angkutan umum. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.

Keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.²⁷ Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2000 Pasal 138 angka 3 angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan orang dengan kendaraan umum. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

1.5.4.2 Jenis-jenis Angkutan Umum

Pelayanan angkutan umum terdiri atas dalam trayek dan tidak dalam trayek. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan

²⁶ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung: 1990, Hal. 11

²⁷ *Ibid.*, Hal. 13

jadwal tetap atau teratur, sedangkan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebaliknya.

Jenis pelayanan angkutan umum dalam trayek terdiri atas:

- a. Angkutan lintas batas negara
- b. Angkutan antarkota antar provinsi
- c. Angkutan antarkota dalam provinsi
- d. Angkutan perkotaan
- e. Angkutan perdesaan

Sedangkan, angkutan umum tidak dalam trayek:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi
- b. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata
- c. Angkutan orang di kawasan tertentu

1.5.4.3 Pengertian Pengemudi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Pasal 1 (satu) ayat 23 Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Didalam penyelenggaraan pengangkutan, pengemudi bukan merupakan pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan. Akan tetapi merupakan orang yang karena tugasnya dan / atau kewajibannya harus melakukan pengangkutan orang dan / atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan yang disuruh lakukan oleh penyelenggara pengangkutan. Oleh karena itu tanggung jawab pengemudi dengan pihak pengangkutan sebatas hubungan perburuahan tersebut. Namun demikian agar

penyelenggaraan pengangkutan dapat dilakukan dengan baik dan selamat sebagaimana yang diharapkan oleh pihak pengangkut sebagai penyelenggara pengangkutan serta pihak penumpang atau pengirim barang, maka juga harus diperhatikan beberapa persyaratan sebagai pengemudi yakni memiliki **Surat Ijin Mengemudi (SIM)** dan memenuhi ketentuan waktu kerja sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas.²⁸

1.5.4.4 Angkutan Umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi

Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disingkat PM 108 Tahun 2017). Untuk meningkatkan kemudahan pembayaran dan pelayanan perusahaan angkutan umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, baik dilakukan secara mandiri atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi. Perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang tidak boleh bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum dan wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang berbentuk badan hukum Indonesia dan telah memiliki izin

²⁸ *Ibid.*, Hal. 65

penyelenggaraan angkutan.²⁹ Adapun izin yang dimaksud berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas.

1. Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan;
2. Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
3. Kartu pengawasan.

Perusahaan/Lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang tidak boleh bertindak sebagaimana penyelenggara angkutan umum.

Tindakan yang dimaksud meliputi kegiatan:

- a. Menetapkan tarif dan memungut bayaran;
- b. Merekrut pengemudi; dan
- c. Menetapkan besaran penghasilan pengemudi. Selain itu perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi wajib melaporkan kepada direktorat jenderal meliputi:³⁰
 - 1) Profil perusahaan penyedia aplikasi berbasis internet;
 - 2) Memberikan akses monitoring operasional pelayanan;
 - 3) Data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerjasama;
 - 4) Data seluruh kendaraan dan pengemudi;
 - 5) Layanan pelanggan berupa telepon, email, dan alamat kantor penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi. Mengenai

²⁹ Pasal 41 PM No.108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

tata elektronik sesuai dengan peraturan perundang-undangancara penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi, wajib mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi.³¹

Sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UUITE), bahwa transaksi elektronik adalah “perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan komputer, dan/atau media elektronik lainnya”. Transaksi menggunakan sarana elektronik dapat dilakukan dilakukan dalam lingkup publik ataupun privat sesuai dengan Pasal 17 Ayat (1) UUIITE. Pada pembahasan berikutnya materinya dibatasi transaksi elektronik dalam lingkup hukum privat. Dalam transaksi elektronik antara pihak-pihak hanya mengandalkan itikad baik, karena memang transaksi elektronik dikenal di dunia maya yang tidak saling mempertemukan antara pihak-pihak yang bertransaksi sesuai dengan Pasal 17 Ayat (2) UUIITE yang menentukan bahwa para pihak yang melakukan transaksi elektronik wajib beriktikad baik dalam melakukan interaksi dan/atau pertukaran informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik selama transaksi

³⁰ Pasal 41 Ayat (3) PM No.108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

³¹ Pasal 40 Ayat (4) PM No.108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

berlangsung.³² Dalam lingkup hukum privat transaksi elektronik dapat pula diartikan sebagai perjanjian yang dilakukan dengan menggunakan media teknologi informasi dan komunikasi.

1.5.4.5 Ketentuan Pidana bagi pengemudi taksi online yang melakukan orderan secara fiktif.

Kejahatan tersebut merupakan bagian dari kejahatan di bidang teknologi dan informasi sehingga pengemudi itu akan dikenai sanksi pidana terdapat di Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Teknologi dan/atau bisa juga di kenai sanksi-sanksi terdapat di K.U.H.P

1. Pasal 30 (1) Setiap orang dengan sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum mengakses Komputer dan/atau Sistem Elektronik milik Orang lain dengan cara apa pun. (2) Setiap Orang dengan sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum mengakses Komputer dan/atau Sistem Elektronik dengan cara apa pun dengan tujuan untuk memperoleh Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik. (3) Setiap orang dengan sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum mengakses Komputer dan/atau Sistem Elektronik dengan cara apa pun dengan melanggar, menerobos, melampai, atau menjebol sistem pengamanan.
2. Pasal 35 Setiap orang dengan sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum melakukan manipulasi, penciptaan, perubahan,

³²https://www.academia.edu/5380371/TINJAUAN_TENTANG_DASAR_HUKUM_TRANSAKSI_ELEKTRONIK_DI_INDONESIA, Diakses pada tgl 12 Februari 2018, Pukul 14:16 wib

penghilangan, pengrusakan Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dengan tujuan agar Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik tersebut dianggap seolah-olah data yang otentik.

3. Pasal 46 (1) Setiap orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

(2) Setiap orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp700.000.000,00 (tujuh ratus juta rupiah).

(3) Setiap orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan/atau denda paling banyak Rp800.000.000,00 (delapan ratus juta rupiah).

4. Pasal 51 ayat (1) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000.000,00 (dua belas miliar rupiah).

5. KUHP Pasal 378

Barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum, dengan memakai nama palsu atau martabat palsu, dengan tipu muslihat, ataupun rangkaian

kebohongan, menggerakkan orang lain untuk menyerahkan barang sesuatu kepadanya, atau supaya memberi hutang maupun menghapuskan piutang diancam karena penipuan dengan pidana penjara paling lama empat tahun.

1.6 Metode Penelitian

Sebelum menguraikan pengertian metode penelitian hukum, tidak ada salahnya lebih dahulu mengemukakan bahwa metodologi mempunyai beberapa pengertian, yaitu (a) logika dari penelitian ilmiah, (b) studi terhadap prosedur dan teknik penelitian, dan (c) suatu sistem dari prosedur dan teknik penelitian. Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan bahwa metode penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta seni. Oleh karena itu, penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologi, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut, diadakan analisis dan konstruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah. Oleh karena itu, metodologi penelitian yang diterapkan harus sesuai dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.³³

Di dalam metodologi penelitian hukum diuraikan mengenai penalaran, dalil-dalil postulat-postulat dan proposisi-proposisi yang menjadi latar belakang dari setiap langkah dalam proses yang lazim ditempuh dalam kegiatan penelitian hukum, kemudian memberikan alternative tersebut serta membandingkan unsur-unsur penting di dalam rangkaian penelitian hukum.³⁴ Karena yang dilakukan

³³ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, Hal, 17

³⁴ Ronny Hanitijo Seomito, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990, Hal. 9

dalam konteks ilmu hukum, maka keingintahuan itu adalah tentang proses hukum, peristiwa hukum, dan ketentuan peraturan hukum itu sendiri di samping yang lainnya baik substansi maupun prosedur hukumnya. Proses berhukum dimaksudkan setidaknya meliputi yang pernah atau sedang di lihat, didengar, dipikirkan, atau dirasakan (diamati), dan bahkan yang diprediksi sekalipun.³⁵

1.6.1 Jenis Penelitian

Sebagaimana telah dikemukakan bahwa ilmu hukum bukan ilmu perilaku. Oleh karena itulah hukum tidak termasuk ke dalam bilangan ilmu-ilmu sosial. Ilmu hukum bersifat deskriptif yang tidak mungkin masuk dalam bilangan ilmu sosial. Akan tetapi ilmu hukum bukan hanya bertalian dengan nilai-nilai belaka, melainkan juga harus diterapkan sehingga mungkin masuk ke dalam ruas humaniora. Oleh karena itu ilmu hukum merupakan studi tentang hukum, ilmu hukum tidak dapat diklasifikasikan ke dalam ilmu sosial yang bidang kajiannya kebenaran empiris. Tidak berbeda halnya dengan humaniora. Humaniora tidak memberikan tempat tingkah laku sosial. Dalam studi humaniora, hukum dipelajari dalam kaitannya dengan etika dan moralitas. Tidak dapat disangkal bahwa keadilan merupakan isu dalam ruang lingkup filsafat.³⁶ Pendapat yang telah dikemukakan di atas penulis menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Penelitian Metode penelitian ini digunakan mengingat penulis meneliti tentang Pertanggungjawaban

³⁵ Sabian Utsman, *Metodologi Penelitian Hukum Progresif*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014, Hal. 1

³⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenada Media Group, 2014, Hal. 42

Pidana bagi pengemudi taksi online yang melakukan orderan secara fiktif berdasarkan peraturan Perundang-Undang yang berlaku.

1.6.2 Sumber Data

Sumber data yang didapatkan dari penulis ada beberapa yaitu adalah:

1. Bahan hukum primer

Adalah bahan hukum yang mempunyai otoritas (autoritatif).dan terdiri dari:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- b. Kitab Undang-Undang Acara Pidana.
- c. Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Teknologi
- e. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Atas Perubahan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Teknologi.
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- g. Catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan suatu peraturan perundang-undangan dan/atau peraturan daerah; dan Putusan hakim.

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah semua publikasi tentang hukum yang merupakan dokumen yang tidak resmi. Publikasi tersebut terdiri atas:

(a) buku-buku teks yang membicarakan suatu dan/atau beberapa permasalahan hukum, termasuk skripsi, tesis, dan disertasi hukum, (b) kamus-kamus hukum, (c) jurnal-jurnal hukum, dan (d) komentar-komentar atas putusan hakim. Publikasi tersebut merupakan petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, jurnal, surat kabar, dan sebagainya

3. Bahan-bahan Nonhukum

Bahan-bahan non hukum dapat berupa buku-buku, jurnal, laporan hasil penelitian mengenai ilmu ekonomi, ilmu politik, dan disiplin ilmu lainnya sepanjang mempunyai relevansi dengan objek permasalahan yang akan diteliti bahan-bahan tersebut untuk memperluas wawasan peneliti dan/atau memperkaya sudut pandang peneliti.³⁷

1.6.3 Metode Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

Untuk memperoleh bahan hukum yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini diperoleh dengan cara :

a. Studi pustaka/ dokumen

Pada tahapan ini peneliti mencari landasan teoritis dari permasalahan penelitiannya sehingga penelitian yang dilakukan bukanlah aktivitas yang bersifat “*trial and error*”. Aktivitas ini merupakan tahapan

³⁷ Zainudin Ali, *Op. Cit*, Hal, 47

yang amat penting. Bahkan dapat dikatakan, bahwa studi kepustakaan merupakan separuh dari keseluruhan aktivitas penelitian itu sendiri, *Six hours in library save six months in field or laboratory*.³⁸ Tujuan dan kegunaan studi kepustakaan pada dasarnya adalah menunjukkan jalan pemecahan permasalahan penelitian. Apabila peneliti mengetahui apa yang telah dilakukan oleh peneliti lain, maka peneliti akan lebih siap dengan pengetahuan yang lebih dalam dan lebih lengkap.³⁹

b. Wawancara

Wawancara adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai.⁴⁰ Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi. Serta untuk melakukan kegiatan interview oleh pejabat-pejabat yang khususnya di bidang *Cybercrime*.

1.6.4 Metode Analisis Data

Metode analisis data pada penelitian hukum ini adalah deskriptif analitis.

Berdasarkan sifat penelitian ini yang menggunakan metode penelitian bersifat deskriptif analitis, analisis data yang dipergunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Deskriptif tersebut, meliputi isi dan struktur hukum positif, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan

³⁸ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012, Hlm. 112

³⁹*Ibid.*, Hlm. 114

⁴⁰ Ronny Hanitijo Seomito, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, , 1990, Hlm. 57

rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi obyek kajian.

1.6.5 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penulisan skripsi ini, maka kerangka penulisan dibagi menjadi beberapa bab yang terdiri dari beberapa sub bab. Skripsi yang berjudul **“Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi Taksi Online yang melakukan orderan secara Fiktif”** Yang di dalam pembahasannya dibagi menjadi empat bab, yang diuraikan secara menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.

Bab pertama, menjelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah, metode penelitian, penulisan laporan dan juga menjelaskan tujuan dan manfaat, kajian pustaka serta metodologi penelitian yang dilakukan peneliti .

Bab kedua membahas tentang unsur-unsur tindak pidana bagi pengemudi taksi online yang melakukan orderan secara fiktif berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Bab ini menjelaskan tentang aspek pidana orderan fiktif oleh pengemudi taksi online dan unsur-unsur tindak pidananya menurut Undang-Undang ITE.

Bab ketiga membahas tentang bentuk pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi taksi online yang melakukan orderan secara fiktif . Bab ini terdiri dari 2 (dua) sub bab yaitu, menjelaskan bentuk tanggungjawab bagi pengemudi taksi yang berbasis aplikasi online. Sub bab kedua menjelaskan tentang macam-macam sanksi pidana bagi pengemudi taksi online menurut

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Bab keempat, merupakan bagian akhir penulisan dari hasil penelitian yang sekaligus suatu penutup dari pembahasan atas permasalahan dalam penelitian ini. Yang akan dijelaskan secara garis besar mengenai pokok-pokok permasalahan.