

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Lahirnya gerakan perlindungan konsumen di negara-negara maju adalah bukti bahwa hak-hak masyarakat dijunjung tinggi dan dihargai.¹ Gagasan ini kemudian menyebar ke berbagai negara, lalu tumbuh dan berkembang. Hal ini sejalan dengan kebangkitan perekonomian dunia. Perkembangan perlindungan konsumen di dunia bermula dari adanya gerakan perlindungan konsumen (*consumers movement*). Amerika Serikat tercatat sebagai negara yang banyak memberikan sumbangan dalam masalah perlindungan konsumen.² Di Inggris sejak abad ke-19, yaitu tahun 1872 sudah memiliki undang-undang mengenai batasan pencemaran dalam makanan dan obat-obatan.³ Tahun 1893, undang-undang peredaran atau penjualan (*Sales Act*) menetapkan persyaratan yang harus dipenuhi produsen ataupun penjual dalam kegiatan produksinya. Gerakan perlindungan konsumen secara terorganisir baru mulai sekitar tahun tiga puluhan di Amerika. Semula mereka hanya mempermasalahkan kesesuaian harga dengan mutu barang dan keselamatan penggunaannya. Pemasaran yang bebas dan canggih di negara liberal ini menimbulkan mekanisme pertahanan diri di kalangan konsumen. Timbul perasaan yang tidak percaya begitu saja terhadap informasi yang berasal dari produsen. Pada tahun 1891 Liga Konsumen dibentuk di New York dan kemudian pada tahun 1898 dibentuklah perkumpulan konsumen untuk tingkat nasional di Amerika Serikat, yaitu

¹ C. Tantri D, dan Sularsi, Gerakan Organisasi Konsumen (Seri Panduan), (Jakarta: YLKI, 1995), hlm 1

² Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, Hukum Tentang Perlindungan Konsumen, (Jakarta: Gramedia, 2000), hlm 12

³ Ibid, hlm 2-3

Liga Konsumen Nasional (*The National Consumers League*).⁴ Pendorong adanya gerakan konsumen dan organisasi konsumen adalah :

A. Tahap I : Tahun 1881-1914

Adanya buku *The Jungle* karya Upton Sinclair pada tahun 1906 yang isinya menggambarkan cara kerja pabrik pengolahan daging yang tidak memenuhi syarat kesehatan, maka lahirlah dua undang-undang tentang perlindungan konsumen di Amerika Serikat, yaitu *The Food and Drugs Act* dan *The Meat Inspection Act* dan beberapa tahun kemudian, yaitu tahun 1914, dibentuk komisi yang banyak bergerak dalam bidang perlindungan konsumen, yaitu *Federal Trade Commission (FTC)*.

B. Tahap II : Tahun 1920-1940

Muncul buku berjudul *Your Money's Worth* buah karya penulis Amerika, Chase dan Schlink. Isinya mengungkapkan tentang jual beli yang *fair*. Buku ini mampu menggugah masyarakat konsumen dalam hal jual beli, sehingga melahirkan slogan "*fair deal, best buy.*" Selain itu dalam era ini para pendidik mulai memfokuskan pada pendidikan konsumen, yaitu menekankan pada penetapan anggaran dan manajemen uang guna membantu konsumen mengenali pembelian terbaik dengan biaya yang termurah.⁵ Selanjutnya pada tahun 1934, FJ. Schlink dan Kallet menerbitkan lagi buku yang sangat terkenal yaitu *100.000.000 Guinea Pigs*. Kedua penulis tersebut menunjuk pada celah-celah dalam *The Food and Drug Act 1906*, yang memungkinkan konsumen dipaksa berperan sebagai kelinci percobaan ketika mereka membeli obat yang berbahaya.⁶Protes lebih jauh ditimbulkan oleh tragedi

⁴ *Ibid*, hlm 13

⁵ James F. Engel, Roger D. Blackwell, dan Paul W. Miniard, *Perilaku Konsumen*, Jilid 2, Terjemahan oleh Drs. Budijanto, (Jakarta: Binarupa Aksara, 1995), hlm 460

⁶ *Ibid*, hlm 467

Elixir Sulfanilamid pada tahun 1937, yang telah menyebabkan 93 konsumen di Amerika Serikat meninggal.⁷ Hal ini menjadi pendorong terbentuknya *The Food, Drugs and Cosmetic Act 1938*. Undang –undang ini merupakan amandemen dari *The Food and Drugs Act 1906*.

C. Tahap III : Tahun 1950-1960

Dalam kurun waktu tersebut, muncul upaya untuk mempersatukan gerakan perlindungan konsumen dalam lingkup internasional. Pemrakasa berdirinya organisasi konsumen tingkat internasional itu adalah wakil-wakil dari Amerika Serikat, Inggris, Belanda, Australia, dan Belgia. Organisasi ini kemudian dikenal dengan nama *International Organization of Consumer Union (IOCU)*, yang berkantor pusat di Den Haag, Belanda yang sejak tahun 1993 dipindah ke London, Inggris dan pada tahun 1995 IOCU berubah menjadi *Consumers International (CI)*. Dalam era ini lahir suatu cabang hukum baru yaitu hukum konsumen “Consumer law”⁸ Presiden John F. Kennedy, pada era ini mengajukan “Consumer Message” kepada kongres musim bunga pada tahun 1960, yang menganjurkan ditetapkannya hak-hak konsumen.

D. Tahap IV : Pasca Tahun 1965

Pada masa ini dapat dikatakan merupakan masa pemantapan gerakan perlindungan konsumen baik di tingkat internasional maupun regional. Terbukti dengan terbentuknya lima kantor regional yaitu : Amerika latin dan Karibia yang terletak di Cile, Asia Pasifik yang terletak di Penang, Malaysia, kantor regional Afrika di

⁷ Munir Fuady, Hukum Bisnis Dalam Teori dan Pratek, Buku Kedua, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999), hlm 153

⁸ Ibid, hlm 159

Zimbabwe, Eropa Timur dan Tengah di London serta negara-negara maju juga di London⁹

Di Indonesia masalah perlindungan konsumen baru mulai terdengar pada tahun 1970-an. Ini terutama ditandai dengan lahirnya Yayasan Lembaga Konsumen (YLK) bulan Mei 1973.¹⁰ Yayasan Lembaga Konsumen didirikan dengan tujuan membantu konsumen Indonesia agar tidak dirugikan dalam mengkonsumsi barang dan jasa. Harus diakui bahwa persoalan konsumen belum menjadi persoalan bersama masyarakat di Indonesia, yang sebagian besar berstatus sebagai konsumen. Di Indonesia, dalam hubungannya dengan kemajuan iptek di bidang industri dan perdagangan itu, posisi konsumen makin tidak berdaya karena rendahnya kesadaran masyarakat (konsumen) terhadap fenomena tersebut ditambah dengan tingkat pendidikan yang rata-rata masih rendah, sehingga pengetahuan mereka terhadap berbagai dampak negatif dari kemajuan iptek itupun kurang memadai.¹¹

Sampai saat ini sebenarnya di Indonesia, sudah cukup banyak peraturan perundang-undangan yang secara sektoral mengatur hak-hak konsumen. Misalnya KUH Perdata dalam konteks hak-hak pembeli dalam transaksi jual beli, UU Kesehatan, UU Perindustrian. Namun, harus diakui bahwa keberadaan peraturan perundang-undangan tersebut masih jauh dari harapan konsumen pada umumnya. Konsumen di Indonesia masih tetap dikondisikan untuk menjadi manusia patuh dan taat, sehingga produsen dan penyedia jasa tertentu sebagai pelaku usaha dapat dengan leluasa mengeksploitasi kelemahan-kelemahan konsumen. Konsumen dibuat tidak berdaya walaupun

⁹ C. Tantri D dan Sularsi, *Loc.Cit*, hlm 3-4

¹⁰ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Loc.Cit*, hlm 15

¹¹ J. Widijantoro, Undang-undang Perlindungan Konsumen dan Prospek Perlindungan Konsumen di Indonesia, (Diskusi Panel Bidang Kajian Pusat Studi Hukum UII, 23 Maret 2000), hlm 1-2

sebenarnya mempunyai kekuatan.¹² Perlindungan konsumen di Indonesia dikelompokkan dalam bidang Hukum Ekonomi Sosial dikarenakan mempunyai tujuan untuk kesejahteraan konsumen dalam mendapatkan hasil pembangunan ekonomi. Kesejahteraan rakyat yang adil dan merata dapat dicapai dengan menjamin keamanan, keselamatan, kenyamanan, penerangan yang jujur yang terangkum dalam bentuk perlindungan konsumen.¹³ Pemerintah dalam permasalahan konsumen tidak bisa lepas tangan, kewajiban pemerintah untuk memperhatikannya sesuai dengan tujuan negara yang tercantum dalam konstitusi Undang-undang Dasar 1945. Negara wajib melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum. Perlindungan konsumen dan penanganan masalah konsumen merupakan bagian tugas dari memajukan kesejahteraan umum secara luas.

Usaha-usaha pemerintah dalam penanganan masalah konsumen sekarang ini sudah sedikit lebih maju. Usaha yang dilakukan pemerintah sekarang ini dalam penanganan konsumen di antaranya melalui pembinaan, pengawasan, pengamanan. *Pengawasan* dengan memberikan suatu kepastian dan perlindungan hukum dengan meningkatkan, mengarahkan dan memberi dasar dalam pembangunan di bidang kesejahteraan sosial terutama untuk melindungi konsumen. *Pengamanan* adalah dalam rangka pengamanan terhadap barang kebutuhan konsumen, dilakukan sejak mulai produksi, peredaran, sampai penggunaan, agar tidak membahayakan konsumen. *Pembinaan* adalah membina seluruh pelaku usaha agar tidak memperdaya konsumen dengan berlaku tidak jujur.

¹² Warta Konsumen, Edisi Mei 1999 / No. 5, hlm 11

¹³ Muhammad Djumhana, Hukum Ekonomi Sosial Indonesia, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994), hlm 335

Dalam hal mengkonsumsi suatu produk barang atau jasa, disadari atau tidak sebenarnya pelaku usaha telah mendudukan konsumen dalam posisi dan peran yang menentukan terutama dalam proses pasca produksi suatu produk barang atau jasa, konsumen menjadi obyek utama yang pada akhirnya akan memberikan manfaat bagi pelaku usaha untuk memelihara keberadaan dan mengembangkan perusahaannya.¹⁴ Berkembangnya dunia usaha dan perdagangan, menjadi pendorong bagi berkembangnya perekonomian. Pembangunan di Indonesia dititikberatkan pada kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia secara adil dan merata. Pelaksanaan dari pembangunan tersebut tidak jarang mengalami permasalahan baik dari segi sarana dan prasarana. Adanya permasalahan tersebut tidak lepas dari berbagai kepentingan yang menyertai dari pelaksanaan pembangunan tersebut.¹⁵

Meningkatnya jumlah penduduk dengan berbagai aktivitas di segala bidang kehidupan mengakibatkan semakin meningkatnya mobilitas manusia, barang maupun jasa. Peningkatan mobilitas tersebut menyebabkan permintaan akan prasarana dan sarana transportasi menjadi makin meningkat pula. Pesatnya pembangunan di segala bidang di negara Indonesia salah satunya telah mencakup pembangunan prasarana dan sarana transportasi. Kuantitas prasarana dan sarana transportasi bukan lagi merupakan indikator untuk menjawab permasalahan-permasalahan dalam sistem transportasi meskipun masih relevan. Kelayakan dengan kemampuan yang tinggi yang diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien sangat diutamakan.¹⁶ Sistem pelayanan transportasi antara lain adalah angkutan kota,

¹⁴ Ibid, hlm 345

¹⁵ FX. Soedijana dan TA. Legowo, Perlindungan Konsumen, (Magubagyo Ulang Tahun ke -75 Daed Yusuf) hlm 4

¹⁶ Warta Konsumen, Edisi Jini 1998, No.10, hlm 24

pengertian angkutan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan adalah :

Pasal 1 ayat (1), angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Sedangkan pengertian angkutan kota, Pasal 1 ayat (5) adalah angkutan dari satu tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil, bus umum dan / atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.¹⁷

Berdasarkan pengertian di atas, maka angkutan kota dapat digolongkan ke dalam jenis kendaraan umum menurut pasal 1 butir 9 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. yaitu :

“Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran”.¹⁸

Di dalam perkembangan angkutan kota, untuk memperlancar kegiatan di masyarakat baik dalam mencari nafkah maupun untuk kegiatan lainnya yang sangat membutuhkan sarana transportasi tersebut ternyata telah melibatkan adanya berbagai pihak yaitu pengusaha angkutan (Organda), pekerja (sopir dan kondektur), konsumen dan pemerintah dengan berbagai kepentingan yang seharusnya diharmoniskan.

Sektor pelayanan angkutan kota tersebut selain melibatkan pihak-pihak tersebut diatas, juga melibatkan berbagai pihak yang terkait dalam penggunaan jasa angkutan kota yaitu pengguna jasa atau konsumen dan perusahaan angkutan, difinisinya adalah :

¹⁷ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

¹⁸ Indonesia, Undang-undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, psl 1 butir 9

- a. Pengguna jasa adalah setiap orang dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang maupun barang.¹⁸
- b. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.¹⁹
- c. .Perusahaan angkutan kota adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan barang dengan kendaraan umum di jalan.

Kondisi bahwa hampir seluruh lapisan masyarakat mempergunakan alat transportasi terutama angkutan kota, memperlihatkan bahwa sangat pentingnya angkutan kota tersebut. Adanya angkutan kota dapat memperlancar kegiatan di dalam masyarakat, baik dalam mencari nafkah maupun untuk kegiatan-kegiatan lainnya yang sangat membutuhkan sarana angkutan. Di dalam perkembangannya kegiatan usaha di bidang angkutan kota mempunyai dampak yang sangat kompleks, karena dapat menimbulkan berbagai pengaruh terhadap masyarakat maupun perseorangan.²⁰ Dampak tersebut adalah mengenai pelayanan angkutan kota terhadap konsumen atau penumpang dalam hal ini bisa perorangan atau kelompok. Pelayanan terhadap konsumen menyangkut tentang hak konsumen untuk mendapatkan kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam memakai jasa angkutan kota.

Dalam jajak pendapat yang dilakukan bidang penelitian YLKI Yogyakarta dan hasilnya diumumkan kepada pers, dari 100 responden yang diambil secara random mewakili pelajar dan mahasiswa yang merupakan pengguna jasa angkutan kota secara rutin maupun masyarakat umum, mengeluh terhadap layanan angkutan kota tersebut.

¹⁸ Peraturan Pemerintah RI No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

¹⁹ Republik Indonesia , Undang-undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999, Pasal 1

Menurut Ketua Umum YLKI Yogyakarta Martinus Ujianto buruknya sistem angkutan kota yang dikeluhkan oleh konsumen itu menyangkut beberapa hal di antaranya seperti tempat duduk sesak dengan penumpang yang bergelantungan di pintu serta ketidakpedulian awak angkutan kota terhadap nasib penumpang bila ada musibah termasuk tindakan kriminal angkutan kota seperti penodongan, pelecehan, dan aksi pencopetan.²¹ Kalangan DPRD, Organda, Polda, Koperasi, Pengusaha, awak bus di lingkungan DIY, dalam usaha meningkatkan kualitas pelayanan angkutan kota memberikan arahan dan solusi dengan menggunakan Instruksi Gubernur Nomor 13 Tahun 1999 tentang Peningkatan Kualitas Pelayanan Angkutan Penumpang Bus Kota, yang berkenaan dengan Surat Keputusan Gubernur DIY Nomor 134 Tahun 1999 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Bus Kota di DIY.²² Dalam salah satu diktumnya disebutkan, penyesuaian tarif perlu adanya peningkatan pelayanan. Konsumen berharap agar ada perbaikan dan peningkatan pelayanan sehingga seimbang dengan kenaikan tarif yang telah dibebankan kepada mereka. Penentuan tarif perlu diperhitungkan agar *user* sebagai konsumen angkutan bisa dan mampu membayar, sementara pengusaha tidak mengalami kerugian. Tarif memang harus adil dan bisa dikontrol.

Pengelolaan angkutan di mana pun tidak dapat dan tidak mungkin sepenuhnya dilaksanakan berdasarkan pendekatan *profit motive*, dengan demikian faktor daya beli konsumen yang merupakan pelaku ekonomi harus didudukan secara proporsional. Faktor daya beli konsumen atau kemampuan untuk membayar tentu harus menjadi pertimbangan penting dalam penentuan tarif angkutan. Untuk itu analisa terpenting

²⁰ Warta Konsumen, Edisi Maret, No. 14 /1999

²¹ Martinus Unjianto, Survai Bus Kota, Bernas (10 November 1999)

yang dilakukan dan hampir tidak pernah masuk dalam pertimbangan penetapan tarif, yaitu *ability to pay* harus diposisikan sejajar dengan analisa seluruh komponen biaya operasi angkutan.

Keadaan ini telah mengakibatkan timbulnya masalah dalam pelayanan angkutan kota sehingga konsumen sering menjadi korban. Dalam perkembangan saat ini hampir belum pernah terjadi adanya tindakan konsumen yang melakukan aksi pemogokan besar untuk tidak memakai angkutan kota setelah mereka dirugikan. Masalah yang sering terjadi adalah adanya pemogokan dari pengusaha angkutan kota untuk tidak mengoperasikan angkutannya.

Masalah pelayanan angkutan ini semakin rumit apabila dihubungkan dengan pelayanan yang diberikan kepada konsumen, karena pelayanan yang dilakukan oleh pengusaha angkutan, awak bus (sopir) maupun pemerintah sebagai pihak yang mengeluarkan kebijakan dalam bidang angkutan kota, ternyata masih belum melaksanakan terwujudnya hak konsumen dalam hal kenyamanan, keamanan, dan keselamatan seperti yang di atur dalam pasal 4 butir a Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Pelayanan tersebut adalah di bidang **keamanan** karena faktanya banyak kejahatan kriminal telah terjadi dan berkeliaran di dalam angkutan kota, seperti pencopetan dan penipuan. Mereka hilir mudik untuk melakukan observasi baru kemudian memberikan isyarat kepada teman-temannya setelah mendapatkan korban. Awak dan penumpang angkutan kota tidak berani melakukan tindakan kongkrit meskipun sosok dan ulah pencopet di atas angkutan kota mudah dikenali. Hal ini disebabkan mereka mendapatkan ancaman. Bidang **kenyamanan** mengenai jumlah penumpang yang melebihi batas yang telah ditentukan atau sesuai dengan tempat duduk

²² Berita Nasional, (Senin Pahing, 14 Agustus 2000)

yang telah tersedia. Bidang **keselamatan** menyangkut kendaraan dan pengemudi dari angkutan kota tersebut. Mengenai *kendaraan* yaitu kendaraan tersebut harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai kelas jalan yang telah ditentukan, sesuai dengan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Nomor 14 tahun 1992 pasal 12 yang berbunyi : “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.”

- a. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dibuat dan atau dirakit di dalam negeri serta impor, harus sesuai dengan peruntukannya dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- b. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah

Mengenai *pengemudi*, banyak pengemudi yang mengemudi secara tidak baik. Mereka sering memacu terlalu kencang angkutannya tanpa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas sehingga banyak penumpang merasa tidak tenang di dalam bus. Beberapa fakta tersebut di atas jelas bertentangan dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pasal 4 mengenai hak konsumen yaitu :

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa
- b... Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan atau jasa yang digunakan.
- c. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar, jujur, serta tidak diskriminatif.
- d. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi, dan atau penggantian apabila barang dan atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau sebagaimana mestinya

Lahirnya Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 tersebut selain mengatur hak dan kewajiban konsumen, juga telah mengatur hak dan kewajiban pelaku usaha dalam hal ini yang dimaksud adalah pengusaha penyedia sarana jasa yang telah menyediakan pelayanan jasa tersebut terhadap masyarakat luas. Untuk itu pihak pelaku usaha dalam hal ini telah dilindungi oleh Undang-undang perlindungan Konsumen dalam pasal sebagai berikut :

Pasal 7 pelaku usaha mempunyai kewajiban :

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya.
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa, serta memberikan penjelasan tentang cara penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan.
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
- d. Menjamin mutu barang dan atau jasa yang diproduksi dan atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standart mutu barang dan atau jasa yang berlaku.
- e. Memberi kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan atau jasa yang diperdagangkan.
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian apabila barang dan atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian²³

I.2. RUMUSAN PERMASALAHAN

Perlunya tanggung jawab koperasi angkutan kota di Wilayah DIY dan perlindungan konsumen dalam memperoleh hak atas kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa baik langsung maupun tidak langsung adalah merupakan perwujudan pelaksanaan pertimbangan Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 yang pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan keseimbangan perlindungan kepentingan konsumen dan pelaku usaha . Untuk itu dalam mewujudkan hal tersebut di atas, perlu diadakan penelitian mengenai :

²³ Indonesia, Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

- a. Bagaimanakah tanggung jawab dari Koperasi Angkutan Kota terhadap batas maksimal penumpang yang sering dilanggar awak bus, yang sangat mempengaruhi kenyamanan penumpang ?
- b. Bagaimanakah tanggung jawab dari Koperasi Angkutan Kota apabila ada pencopetan, penodongan, pelecehan yang terjadi di dalam bus yang sangat mempengaruhi keamanan penumpang?
- c. Bagaimanakah tanggung jawab dari Koperasi Angkutan Kota apabila awak bus mengemudikan busnya melebihi batas maksimum, pengemudi melanggar aturan lalu lintas, di samping itu juga angkutan bus yang sudah tidak laik jalan yang sangat mempengaruhi keselamatan penumpang ?.

Hal tersebut di atas diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 67 Tahun 1993 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan di Jalan.

I.3. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

1.1. Tujuan penelitian obyektif

Untuk mengetahui tanggung jawab dari Koperasi Angkutan Kota di Wilayah DIY :

- a. Mengenai batas maksimal penumpang yang sering dilanggar awak bus yang mempengaruhi kenyamanan penumpang.
- b. Mengenai pencopetan, penodongan, pelecehan, yang mempengaruhi keamanan penumpang.

- c. Mengenai Angkutan bus yang bersangkutan tidak laik jalan, pengemudi melanggar aturan lalu lintas, serta batas maksimum mengemudi yang mempengaruhi keselamatan penumpang.

1.2. Tujuan penelitian subyektif

Untuk memenuhi salah satu persyaratan guna meraih gelar Magister Hukum.

I.4. MANFAAT PENELITIAN

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan serta memberikan gambaran yang jelas mengenai tanggung jawab koperasi Angkutan Kota di Wilayah DIY dalam mewujudkan keamanan, kenyamanan, keselamatan penumpang (konsumen).

I.5. KEASLIAN PENELITIAN

Penelitian tentang Tanggung Jawab Koperasi Angkutan Kota Di Wilayah DIY Dan Perlindungan Konsumen Dalam Memperoleh Hak Atas Kenyamanan, Keamanan, Keselamatan Dalam Mengonsumsi Barang atau Jasa belum pernah diteliti oleh pihak lain. Sejauh pengetahuan peneliti, penelitian yang selama ini banyak dilakukan adalah penelitian yang terbatas pada Perlindungan Hukum Kualitas Udara Terhadap Emisi Gas Buang Dari Kegiatan Usaha Di Bidang Angkutan Kota Di Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta dan penelitian yang terbatas pada lingkup Pelaksanaan Tanggung Jawab Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Sopir Bis Kota Aspada Di Kotamadya Daerah Tingkat II Yogya

Untuk itu penelitian ini merupakan hasil penelitian sendiri dan akan diteliti oleh peneliti sendiri, awal dari pemikiran ini bermula dari lahirnya Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 yang salah satu pasalnya telah mengatur tentang hak konsumen untuk memperoleh kenyamanan, keamanan, keselamatan dalam memperoleh barang atau

jasa. Berdasarkan kenyataan di lapangan yang masih menunjukkan ketidakseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan konsumen, maka penelitian ini layak untuk dilakukan.

I.6. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I. Pendahuluan

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah yang pada intinya menguraikan tentang lahirnya gerakan perlindungan konsumen di negara maju, kemudian disusul dengan lahirnya gerakan perlindungan konsumen di Indonesia yang ditandai dengan lahirnya Yayasan Lembaga Konsumen. Dalam bab ini juga membahas tentang pengertian angkutan jalan, angkutan kota, dan masalah di dalam angkutan menyangkut keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang.

BAB II. Tinjauan Pustaka

Bab ini menguraikan tentang pengertian konsumen, tujuan perlindungan konsumen, bentuk perlindungan konsumen, perlindungan konsumen secara global, perlindungan konsumen di Indonesia, pengertian pengangkutan, fungsi pengangkutan, pengertian perjanjian, terjadinya perjanjian pengangkutan, berakhirnya perjanjian pengangkutan, pengertian angkutan kota, fungsi angkutan kota, pengertian koperasi, peranan koperasi, pengertian tanggung jawab, tanggung jawab di lihat dari aspek hukum perdata, tanggung jawab di lihat dari aspek hukum pidana, tanggung jawab di lihat dari aspek hukum administrasi negara.

BAB III. Cara Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan melalui penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Dalam penelitian kepustakaan, digunakan sarana studi dokumen atau bahan pustaka yaitu dengan mempelajari bahan yang merupakan data sekunder.

Sedangkan penelitian lapangan dimaksudkan untuk mencari data primer dan penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan sarana berupa wawancara. Penelitian ini dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang merupakan data sekunder atau disebut juga penelitian kepustakaan. Kemudian hasil dari penelitian ini dirumuskan dalam sebuah laporan yang bersifat deskriptif analitis. Dikatakan deskriptif analitis, karena dari penelitian ini diharapkan dapat diperoleh gambaran secara jelas dan rinci serta sistematis mengenai tanggung jawab koperasi angkutan kota dan perlindungan konsumen pengguna jasa angkutan kota dalam memperoleh hak atas kenyamanan, keamanan, keselamatan di Daerah Istimewa Yogyakarta.

BAB IV. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini menguraikan gambaran umum koperasi angkutan kota dan konsumen pemakai jasa angkutan kota, tanggung jawab koperasi Aspada, tanggung jawab koperasi Kopata, tanggung jawab koperasi Puskopkar, tanggung jawab Damri, tanggung jawab koperasi angkutan kota di DIY, upaya pemerintah dalam pelaksanaan tanggung jawab koperasi angkutan kota dan perlindungan konsumen.

BAB V. Kesimpulan dan Saran

Tanggung jawab koperasi angkutan kota menyangkut batas maksimal yang sering dilanggar sudah dilaksanakan tetapi belum maksimal, dikarenakan pihak koperasi tidak memberikan sanksi yang tegas, tanggung jawab koperasi angkutan kota menyangkut tindakan kriminal sudah dilaksanakan dengan cara awak bus membantu korban tindak kriminal tersebut, tanggung jawab koperasi angkutan kota menyangkut awak bus mengemudikan melebihi batas maksimal, melanggar lalu lintas, angkutan tidak laik jalan sudah dilaksanakan .