

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PELAKU USAHA DAN PENGGUNA JASA TRANSPORTASI OJEK ONLINE DALAM PERKEMBANGAN DINAMIKA HUKUM DAN MASYARAKAT

Nanin Koeswidi Astuti¹

naninkoeswidi@yahoo.co.id

Universitas Kristen Indonesia, Jakarta Indonesia

Abstract

Online transportation is the development of the world of transportation and communication that is inseparable from the development of increasingly advanced, sophisticated science and technology so that it produces various innovations in creating goods or services products, online transportation is one of the results of technological and communication advancement innovations. The regulation of public transport in Indonesia is regulated in Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (LLAJ), PP No. 74 of 2014 concerning Road Transportation, until now in Indonesia there are no legal regulations specifically regulating online motorcycle taxi transportation, there is a legal vacuum with no online motorcycle taxi arrangements. Until now there has been no law which regulates public transportation of motorcycle taxi online, this causes legal protection for business operators or businessmen providing online motorcycle taxi services and users of online motorcycle taxi services whose legal protection is unclear.

Keyword: businessman, online transportation services, online motorcycle.

Pendahuluan

Penemuan internet di dunia merupakan salah satu penemuan besar dalam sejarah manusia, sebuah kemajuan pesat dalam dunia komputer dan komunikasi antar manusia. Perkembangan teknologi informasi (TI) yang pesat memberikan berbagai kemudahan dalam hubungan antar negara, batas geografis seakan-akan dalam kondisi tiada batas (*borderless*). Perkembangan teknologi informasi, memberikan kontribusi yang cukup besar bagi masyarakat,

pemerintah, maupun dunia industri atau perusahaan.

Revolusi yang dihasilkan oleh teknologi informasi (termasuk konvergensi teknologi komputer dan telekomunikasi) termasuk munculnya keseluruhan dunia sebagai satu komunitas ekonomi global sebagai konsekuensi paling penting dari revolusi ini. Namun pengaruh yang semakin menguat ini tidak cukup dinilai oleh hukum sebagai suatu hal yang konkret, demikian juga keadaan atau cara-cara untuk melawan

¹ Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia..

pengaruh tersebut dalam kepentingan publik menjadi tidak terlihat jelas, apakah hukum telah berhasil memperlakukan dan merespon kemajuan teknologi informasi yang sangat cepat.

Ada 3 (tiga) pendapat dari para pengacara, kaum akademisi dan juga praktisi mengenai berlakunya hukum teknologi informasi, yaitu pertama semua setuju hukum harus berubah sebagai jawaban atas teknologi informasi, meskipun terdapat banyak keistimewaan dalam teknologi ini yang terasa umum dalam bentuk yang lain, usulan bahwa tidak adanya hukum khusus untuk menangani hal tersebut nampaknya tidak dapat dipertahankan. Kedua, menganggap bahwa hukum harus memperlakukan teknologi informasi secara berbeda, hukum computer merupakan cabang dari hukum yang berhubungan dengan teknologi informasi. Ketiga, komputer sebagai jenis baru angkatan kerja yang akan mampu menangani ledakan informasi, khususnya ilmu pengetahuan dan karakter teknis, dimana bagian hukum tradisional seringkali bukannya tidak tepat untuk mengatur aktifitas ini dan hukum sedang dalam proses amandemen untuk mengaturnya. Dari ketiga pendapat tersebut jelas bahwa sebuah hukum khusus diperlukan untuk menangani teknologi

informasi dan bahwa ketergantungan pada hukum informasi dan teknologi yang sudah ada sebelumnya, baik secara terpisah atau digabungkan hanya akan menunda pemecahan masalah baru yang dimunculkannya secara konstan.²

Fenomena transportasi ojek online dengan melibatkan teknologi dari aplikasi dari ponsel pintar juga melibatkan transaksi elektronik yang termasuk dalam rezim Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE) dan juga rezim hukum perdata terkait dalam perjanjian pengangkutan sebagai salah satu bukti berupa dokumen elektronik pengangkutan orang dan atau barang yang dapat dilihat melalui ponsel, komputer atau sistem elektronik.

Kemunculan fenomena transportasi online merupakan perkembangan dunia transportasi dan komunikasi yang tidak terlepas dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (Iptek) yang semakin maju, canggih sehingga menghasilkan berbagai inovasi di dalam menciptakan sesuatu produk barang atau jasa, transportasi online merupakan salah satu hasil inovasi kemajuan teknologi dan komunikasi. Beberapa perusahaan yang melakukan usaha transportasi darat dalam bentuk ojek online dengan menggunakan

² Assafa Endeshaw, *Hukum E-Commerce dan Internet Dengan Fokus di Asia Pasifik*, Penerjemah: Siwi

Purwandari & Mursyid Wahyu Hananto, Cet.1, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007, hal. 14-18.

aplikasi dari ponsel dengan operating sistem berbasis IOS diantaranya dalam tabel di bawah ini:³

No	Nama Perusahaan	No	Nama Perusahaan
1	Go-Jek	20	PROJEG
2	GrabBike	21	TransJek
3	BluJek	22	ReSmile Taxi Motor
4	Ojek Syar'i	23	Gejek (Global Ojek)
5	Taxi Bike	24	Bangjek
6	O'Jack Taxi Motor	25	SIS-O (Sister Ojek)
7	Jeger Taxi	26	Pro Jack
8	Mas Ojek	27	Get e Jek Bandung
9	Ojek Aja	28	Wheel Line
10	City Jek	29	Yellow Jek
11	Smart Jek	30	TopJek
12	Taxi Jek	31	Argo Taxi Motor
13	OPEX	32	Ojek 86 Taxi Motor
14	Ojeku	33	Uber Jek
15	CallJek	34	Taxi Motor Jogja
16	OK	35	Limo Bike
17	Antar id	36	Mr Jek
18	Jek Os	37	LadyJek
19	GetJek		

³ <http://www.fantasticblue.net/2015/09/daftar-nama-ojek-online-lengkap.html>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 23.00 WIB

Dari semua operator ojek yang ada di Indonesia pada saat ini nama Go-Jek paling dikenal di dalam transportasi darat berupa ojek online dengan berbasis aplikasi. *GO-JEK is a technology company with a social mission to improve the welfare and livelihoods of workers in various informal sectors in Indonesia. GO-JEK champions 3 essential values: speed, innovation, and social impact.* Definisi Go-Jek di atas dapat didefinisikan sebagai Go-Jek adalah perusahaan teknologi dengan misi sosial untuk meningkatkan kesejahteraan dan mata pencaharian pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Keunggulan GO-JEK 3 nilai penting: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.⁴ Dengan kata lain Go-jek perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek di Indonesia.

Fenomena ojek online yang semakin berkembang tidak membuat Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi (MK) tidak serta merta menjadikan ojek online sebagai bagian dari transportasi darat. Majelis Hakim MK memutuskan menolak melegalkan ojek online sebagai alat transportasi umum hari Kamis, 28 Juni 2018. Putusan ini diambil oleh MK terhadap uji materi perkara Nomor 41/PUU-XVI/2018 yang diajukan oleh para

pengemudi ojek online. Dalam permohonannya, 54 orang pengemudi ojek online menggugat Pasal 47 ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). MK menolak permohonan pemohon karena menganggap sepeda motor bukan kendaraan yang aman untuk angkutan umum. MK menyatakan, ojek online tetap dapat berjalan meski tidak diatur dalam UU LLAJ. Menurut MK, polemik ojek online ini bukan permasalahan konstitusional.⁵ Seiring dengan Hakim MK Kementerian Perhubungan (Kemenhub) juga tetap menolak untuk menerbitkan regulasi yang melegalisasi transportasi umum berbasis motor, meskipun didesak oleh para pengemudi ojek online.

Dari latar belakang masalah di atas, maka proposal penelitian tentang Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku usaha dan Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online Dalam Perkembangan Dinamika Hukum dan Masyarakat menunjukkan betapa hukum berkembang sesuai dengan perkembangan masyarakat, dimana hukum harus fleksibel tidak rigid. Hukum diperlukan untuk melindungi dan menjaga ketertiban di masyarakat, khususnya masyarakat pengguna jasa transportasi online dan juga perusahaan

⁴ <https://www.go-jek.com/about/>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 22.30 wib.

⁵ <https://nasional.kompas.com/read/2018/06/28/17561>

[341/mk-tolak-akui-ojek-online-sebagai-angkutan-umum](https://nasional.kompas.com/read/2018/06/28/17561), diunduh pada tanggal 21 November 2017, pukul. 15.00 wib.

transportasi online. Penelitian ini dilakukan sebagai masukan bagi perubahan hukum khususnya hukum pengangkutan dan hukum perlindungan konsumen.

A. Permasalahan

Berdasarkan uraian di atas penulis merumuskan permasalahan dalam 2 (dua) pertanyaan penelitian sebagaimana berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan transportasi Angkutan Umum di Indonesia? Dan bagaimanakah bentuk pengaturan hukum transportasi ojek online di Indonesia menurut rezim hukum pengangkutan di Indonesia?
2. Bagaimanakah sistem perlindungan hukum yang efektif di dalam memberikan perlindungan hukum baik bagi pelaku usaha jasa transportasi angkutan umum secara online dan bagi konsumen pengguna jasa transportasi ojek online menurut rezim hukum perlindungan konsumen di Indonesia?

B. Tujuan dan Manfaat

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis:

1. Secara analitis memaparkan dan menjelaskan peraturan perundang-

undangan yang mengatur hukum pengangkutan darat di Indonesia yaitu Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan apakah sudah mengatur transportasi darat secara online.

2. Secara analitis memaparkan beberapa kelemahan perlindungan hukum bagi perusahaan transportasi darat secara online dan bagi konsumen pengguna jasa transportasi online dalam hukum nasional Indonesia.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat:

1. Memberikan masukan di dalam mengembangkan teori-teori hukum yang berkaitan dengan hukum pengangkutan di Indonesia khususnya transportasi darat di Indonesia.
2. Memberikan rekomendasi dan masukan bagi pemerintah yang membuat peraturan hukum terkait dengan transportasi darat secara online baik bagi perusahaan transportasi darat secara online maupun konsumen pengguna jasa transportasi darat secara online menurut hukum perlindungan konsumen, sekaligus memberikan masukan di dalam menyempurnakan peraturan perundang-undangan yang sudah ada.

C. Landasan Filosofi, Teoritis, Yuridis dan Kerangka Konseptual

1. Landasan Filosofis

Di dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak diatur mengenai transportasi darat secara online khususnya mengenai ojek online. Secara ontologi (hakikat) hak dan kewajiban perusahaan dan pengguna jasa transportasi darat berupa ojek online belum dilindungi oleh hukum di Indonesia. Permasalahan secara epistemologi dimana cara/metoda pengaturannya belum ada sehingga menimbulkan kekosongan hukum baik bagi perusahaan transportasi darat online dan konsumen pengguna jasa transportasi ojek online. Dan aksiologi (efektifitas) bahwa perlindungan hukum terhadap hak-hak konsumen pengusaha dan pengguna jasa transportasi online khususnya ojek online masih belum ada yang mengaturnya.

Permasalahan secara teoritis mengenai perlindungan hukum bagi konsumen baik perusahaan transportasi darat secara online dan juga konsumen pengguna jasa transportasi darat online, maka diperlukan teori-teori hukum maupun teori lainnya yang terkait untuk

dijadikan pisau analisa dalam pembahasan masalah. Teori sebenarnya merupakan suatu generalisasi yang dicapai setelah mengadakan pengujian dan hasilnya menyangkut ruang lingkup fakta yang sangat luas, kadang orang mengatakan bahwa teori sebenarnya merupakan “*an elaborate hypothesis*”, suatu hukum akan terbentuk apabila suatu teori telah diuji dan diterima oleh kalangan ilmuwan sebagai sesuatu yang benar dalam keadaan-keadaan tertentu.⁶

Dalam menjawab pokok permasalahan yang telah dirumuskan di atas, peneliti menggunakan 5 (lima) teori yaitu ‘teori hukum responsif’, “teori Perbandingan hukum”, “teori hukum Progresif”, “teori negara hukum” (*the rule of law*), dan “teori hukum perlindungan konsumen”.

Alasan menggunakan teori hukum responsif dari Philippe Nonet dan Philip Selznick adalah bahwa hukum yang baik adalah hukum yang seharusnya memberikan sesuatu yang lebih daripada sekedar prosedur hukum. Hukum harus berkompeten dan juga harus adil. Hukum harus mampu mengenali keinginan publik dan mempunyai komitmen terhadap tercapainya keadilan substantif.⁷ Hukum yang baik

⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), 1986, hal. 126-127.

⁷ Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Hukum Responsif*, Bandung: Nusamedia, 2007, hal.6.

seharusnya menawarkan sesuatu yang lebih dari keadilan secara prosedural, dapat merespon keinginan dari masyarakat dan komitmen untuk mencapai keadilan yang substantif dengan cara mencari nilai-nilai yang ada dalam berbagai peraturan dan kebijakan yang diambil oleh pemerintah.

Alasan menggunakan teori perbandingan hukum karena pendekatan perbandingan (*comparative approach*) dalam ilmu hukum karena dalam bidang hukum tidak dimungkinkan dilakukan eksperimen, sebagaimana yang dilakukan dalam ilmu empiris. Pendekatan perbandingan merupakan suatu cara yang digunakan dalam penelitian normatif untuk membandingkan satu lembaga hukum (*legal institutions*) dari sistem hukum yang satu dengan lembaga hukum yang lain.⁸ Studi perkembangan sistem hukum (*comparative legal studies*) adalah ilmu yang sama tuanya dengan disiplin ilmu hukum, perbandingan hukum yang dipahami saat ini digunakan dalam anti membandingkan sistem hukum positif dari negara yang satu dengan negara lainnya.

Alasan menggunakan teori hukum progresif Prof. Satjipto Rahardjo karena

hukum adalah suatu institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera dan membuat manusia bahagia, maka dalam konsep hukum progresif hukum tidaklah untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang berada di luar dirinya, oleh karena itu hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*, hukum progresif ingin secara sadar menempatkan kehadirannya dalam hubungan erat dengan manusia dan masyarakat. Karena kehadiran hukum dikaitkan pada tujuan sosialnya, maka hukum progresif juga dekat dengan *sociological jurisprudence* dari Roscoe Pound yang menolak studi hukum sebagai studi tentang peraturan-peraturan, melainkan keluar dari situ dan melihat efek hukum serta bekerjanya hukum.⁹

Alasan menggunakan teori negara hukum (*the rule of law*), adalah sebagaimana pendapat Prof. Mr. L.J. van Apeldoorn, teori kedaulatan hukum memiliki kesamaan dengan teori kedaulatan rakyat dari JJ. Rousseau yang mengemukakan bahwa negara dibentuk melalui kontrak sosial. Untuk itu hukum diartikan atas dasar

⁸ Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2006, hal.313.

⁹ Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hal.2-8.

kesepakatan rakyat terbanyak. Oleh karena itu hukum memperoleh kekuatan mengikat dari mayoritas rakyat atau karena kedaulatan rakyat maka hukum memperoleh kekuatan mengikatnya.¹⁰ Oleh karena itu penulis berpendapat bahwa perlunya perlindungan hukum bagi konsumen perusahaan dan pengguna jasa transportasi online dalam hukum nasional yang secara esensial merupakan kewajiban negara dalam melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana amanat Pembukaan UUD 1945.

Dalam rangka mewujudkan kewajiban tersebut dibutuhkan landasan hukum berupa undang-undang yang memberikan kedaulatan kepada Pemerintah dalam memberikan perlindungan kepada warga negaranya. Dapat kita lihat di dalam konstitusi yang menegaskan bahwa kedaulatan ada di tangan rakyat, dan dilaksanakan menurut undang-undang dasar¹¹ dan juga sejalan dengan konstitusi yang menegaskan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum.¹² Oleh karena itu

setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah harus berdasarkan hukum, sesuai dengan jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden dan Peraturan Daerah.¹³

Teori negara hukum menurut Prof. Dr. H. Salim adalah pendapat dari ahli yang mengkaji bahwa setiap tindakan, baik yang dilakukan oleh penyelenggara pemerintah maupun rakyat harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku dan tidak diperkenankan untuk melakukan tindakan main hakim sendiri.¹⁴

Menurut penulis penggunaan teori negara hukum dalam penelitian ini bahwa apakah hukum positif yang mengatur transportasi darat yaitu Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah mengakomodasi fenomena transportasi online berupa ojek online yang berbasis aplikasi sebagai perwujudan negara menjalankan

¹⁰ L.J. Van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, terjemahan Oetarid Sadino, Jakarta: Pradnya Paramita, 1985, hal.448.

¹¹ Pasal 1 ayat (2) Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

¹² Pasal 1 ayat (3) Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

¹³ Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang No.10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

¹⁴ Salim H.S dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis*, Jakarta: Rajawali Pers, 2016, hal.4.

tugasnya dalam melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah warga negaranya.¹⁵ Tidak hanya sebagai kewajiban dalam rangka melaksanakan ratifikasi internasional, melainkan upaya pemerintah dalam melindungi hak-hak rakyatnya.

Alasan menggunakan teori hukum perlindungan konsumen, sebagaimana pendapat Adam Smith yang menyatakan bahwa eksistensi substansi hukum perlindungan konsumen berakar pada teori ekonomi tentang (hukum) pasar, yaitu pertama, bahwa individu masing-masing yang didorong oleh kepentingannya sendiri yang menentukan pekerjaan termasuk produk-produk yang diperlukan oleh masyarakat. Kedua, harga yang termasuk harga tinggi ditentukan oleh pasar itu sendiri, sehingga tidak perlu ada peraturan yang menertapkan harga produk tertentu, harga suatu barang akan terus bergerak ke level harga yang alamiah atau natural level. Ketiga, produsen akan menghasilkan sejumlah barang seperti yang dibutuhkan oleh konsumen atau pertimbangan untuk memperoleh keuntungan, maka

produsen akan selalu berusaha untuk menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan konsumen. Pasar sendirilah yang mengatur tentang kerjasama untuk memproduksi barang dan jasa.¹⁶

Teori ekonomi yang dikembangkan oleh Adam Smith berpengaruh terhadap pembentukan teori hukum perlindungan konsumen, yang kemudian melahirkan dua teori besar, yaitu pertama perlindungan oleh mekanisme pasar tanpa intervensi pemerintah (*unregulated-market place*) dan kedua, perlindungan konsumen dengan intervensi pemerintah terhadap pasar (*government regulated market place*).¹⁷ Oleh karena itu, penulis menggunakan teori hukum perlindungan konsumen dalam menganalisa bahwa apakah dalam pelaksanaan transportasi darat online berupa ojek online sudah ada dasar hukumnya yang dapat melindungi konsumen baik pengusaha dan pengguna jasa transportasi online berupa ojek online? Apakah pengaturan tersebut sudah menempatkan konsumen dalam posisi yang tepat dan lebih seimbang dengan pengusaha? Teori ini akan menganalisa Undang-Undang

¹⁵ Alenia ke-4 Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

¹⁶ Adam Smith dalam Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Cet.1, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004, hal. 26.

¹⁷ Karen S. Fishman, *Consumer Law* dalam Donald P. Rothschild & David W. Carroll, *Consumer Protection*, h.3 dalam Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Cet.1, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004, hal. 26.

Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan undang-undang No. 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dari perspektif kepentingan konsumen.

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang ingin atau akan diteliti, suatu konsep bukan merupakan gejala yang akan diteliti akan tetapi suatu abstraksi dari gejala tersebut. Gejala dinamakan fakta, sedangkan konsep merupakan suatu uraian mengenai hubungan-hubungan dalam fakta tersebut.¹⁸

Selanjutnya penulisan disertasi ini menggunakan konsep atau definisi operasional dari istilah-istilah yang digunakan dan diuraikan dalam paragraf-paragraf berikutnya. Definisi operasional tersebut digunakan untuk menghindari adanya salah pengertian atau adanya kesalahan interpretasi yang mungkin timbul dari istilah yang digunakan.

Konsumen disini sebagaimana yang dimaksud sesuai dengan Pasal 1 angka 2 UU No.8 Tahun 1999 Tentang

Perlindungan Konsumsen. Dimana “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”.

Perlindungan konsumen disini sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 1 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumsen. Dimana “Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”.¹⁹

Jasa disini sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 5 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumsen. Dimana “Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen”.²⁰

Transportasi atau *transportation* adalah *the movement of goods or persons from one place to another by a carrier*.²¹ Yang dapat diartikan perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan

¹⁸ Soerjono Soekanto, Ibid, Hal.132.

¹⁹ Pasal 1 angka 1 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

²⁰ Pasal 1 angka 5 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

²¹ Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary Eight Edition*, USA: West, Thomson Business, 2004.

menggunakan alat angkut. Pengertian pengangkutan dalam kamus besar bahasa Indonesia adalah pengangkutan barang dan orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.²²

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²³

Online berasal dari kata on dan line, on artinya hidup, line artinya saluran. Pengertian Online adalah keadaan komputer yang terkoneksi/ terhubung ke jaringan Internet. Sehingga apabila komputer kita online maka dapat mengakses internet/ browsing, mencari informasi-informasi di internet.²⁴

Pelaku usaha disini adalah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 3 UU No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. “Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau

badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”.

Hukum Perlindungan Konsumen adalah peraturan perundang-undangan, baik undang-undang maupun peraturan perundang-undangan lainnya serta putusan hakim yang substansinya mengatur tentang kepentingan konsumen.

Sepeda motor sebagaimana yang dimaksud dalam Penjelasan Pasal 10 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan yaitu Kendaraan Bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.²⁵

D. Pengaturan Transportasi Angkutan Umum di Indonesia.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam

²² <http://kbbi.web.id/transportasi>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 16.00 wib.

²³ H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan, Jakarta: Djambatan, 1987, hal.2.

²⁴ <https://www.temukanpengertian.com/2013/06/pengertian-online-online-adalah-online.html>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 16.00 wib.

²⁵ Penjelasan Pasi 10 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.²⁶

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.²⁷ Konsep pengangkutan meliputi 3 (tiga) aspek, yaitu:

- 1) Pengangkutan sebagai usaha (*business*)
- 2) Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*) dan
- 3) Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*)

Di Indonesia pengangkutan darat diatur dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Menurut Pasal 1 angka 3 bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.²⁸

Kendaraan yang dimaksud dalam Pasal 1 angka 3 dijelaskan dalam Pasal 1 angka 7 UU LLAJ yaitu kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor.²⁹ Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel,³⁰ sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.³¹

Pengangkutan menurut rezim hukum pengangkutan di Indonesia dibagi menjadi 2 (dua) jenis pengangkutan yaitu orang dan barang sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 1 angka 3 UU LLAJ. Sedangkan jika melihat dari jenis

²⁶ Penjelasan umum Konsideran Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁷ H.M.N. Purwosutjipto, *Op.cit*, hal.1.

²⁸ Pasal 1 angka 3 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²⁹ Pasal 1 angka 7 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁰ Pasal 1 angka 8 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³¹ Pasal 1 angka 9 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

kendaraan maka pengangkutan orang dan atau barang dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pengangkutan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan pengangkutan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor.

Pengangkutan dari sisi penggunaannya dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pengangkutan yang tidak untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial (pengangkutan umum). Dimana kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, yaitu Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.³²

Menurut rezim hukum pengangkutan bahwa pengangkutan umum berbeda dengan pengangkutan biasa, pembedaan keduanya adalah ada atau tidak adanya bayaran atau tarif yang dikenakan kepada penumpang dan atau pengirim atau penerima barang. Pengangkutan orang dan atau barang dalam PP No.74 Tahun 2014:

(1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan:

- a. Kendaraan Bermotor; dan
- b. Kendaraan Tidak Bermotor.

(2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan

dalam:

- a. sepeda motor;
- b. Mobil Penumpang;
- c. Mobil Bus; dan
- d. Mobil Barang.

(3) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:

- a. Kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang; dan
- b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: ³³

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk

³² Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

³³ Pasal 3 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dalam hukum pengangkutan di Indonesia negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, sebagaimana yang dinyatakan secara tegas dalam Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan: “Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.” Sedangkan Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:³⁴

- a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 14 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 secara tegas menyatakan “Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan

³⁴ *Ibid*, Pasal 5 ayat (3).

terjangkau”. Dimana pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum diatur dalam Pasal 14 ayat (2) yaitu “Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.”

Tanggung jawab Pemerintah Pusat, Provinsi, kabupaten/kota berdasarkan kewajiban yang ditentukan oleh PP No. 74 Tahun 2014 adalah:

Kewajiban Pemerintah menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang antarkota antarprovinsi dan lintas batas negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) meliputi:

- a. penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek;
- b. penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum;
- c. pelaksanaan penyelenggaraan perizinan Angkutan umum;
- d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
- e. penetapan dan pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang;
- f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
- g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum.

Jika melihat pada pengaturan hukum yang ada di Indonesia, maka perusahaan pengangkutan umum dalam hal ini transportasi ojek online belum diatur dalam UU No.22 Tahun 2009 dan juga dalam PP No. 74 Tahun 2014. Namun apabila kita melihat dari pengertian pengangkutan umum bahwa kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, yaitu Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.³⁵ Maka pelaku usaha (perusahaan) transportasi ojek online seperti Go-Jek, GrabBike, BluJek, GetJek, Mas Ojek, dan lain-lain yang menyelenggarakan jasa

³⁵ Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

pengangkutan orang dan barang melalui aplikasi dari ponsel dengan memungut bayaran kepada penumpang atau pengirim barang termasuk dalam pengertian pengangkutan umum.

Asas konsensualisme dalam pasal 1320 KUHPerdata juga berlaku dalam perjanjian transportasi ojek online, dimana perjanjian sudah dilahirkan pada detik tercapainya kesepakatan atau dengan kata lain perjanjian sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan formalitas tidak diperlukan dalam hal ini. Asas kebebasan berkontrak dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata juga berlaku dalam perjanjian transportasi Ojek online, yaitu:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Kata semua, mengandung pengertian bahwa kita diperbolehkan membuat perjanjian dalam bentuk dan mengenai apa saja dan perjanjian yang dibuat akan mengikat para pihak yang membuatnya sebagai sebuah undang-undang.

Perjanjian dalam transportasi ojek online berupa jasa transportasi melalui media elektronik sebagaimana perjanjian konvensional juga menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak yang melakukan perjanjian, pengguna jasa transportasi ojek online mendapatkan hak nya untuk diantar ke suatu tempat dengan selamat dengan kewajiban membayar ongkos atau tarif yang sudah disepakati. Kedudukan pelaku usaha transportasi ojek online sebagai subyek hukum tidak hanya dengan konsumen pengguna jasa transportasi ojek online saja tetapi juga sebagai subyek hukum pada saat melakukan perjanjian dengan pengemudi (driver) ojek online dan dengan mitra bisnis lainnya.

Peranan besar pemerintah dalam perekonomian tersirat dalam pasal 33 ayat (2) dan (3) UUD 1945³⁶ . Dalam fungsinya sebagai stabilisator pemerintah menciptakan kestabilan ekonomi, sosial, politik, hukum, serta pertahanan keamanan. Dalam bidang perdagangan mekanisme pasar tidak dapat berfungsi dengan baik jika tiada hukum yang dibuat oleh pemerintah, karena hukum memberikan landasan

³⁶ Ayat (2): Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.

Ayat (3): Sumber air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara, dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat

bagi penerapan peraturan dalam praktek termasuk juga pemberian sanksi bagi para pelaku yang melanggar peraturan dalam bidang perdagangan. Penegakan hukum hanya dapat ditegakkan dengan peraturan-peraturan yang dibuat oleh pemerintah.

Peranan pemerintah dalam penyelenggaraan teknologi informasi dan transaksi elektronik adalah selain sebagai penyedia fasilitas dalam teknologi informasi dan transaksi elektronik juga melindungi kepentingan umum dari tindakan penyalahgunaan teknologi informasi dan transaksi elektronik sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang dibuatnya. Pengaturan transaksi secara elektronik dalam UU No.11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, bisa dikatakan sebagai harmonisasi hukum konvensional ke hukum modern.³⁷

Jika melihat pada konsep pengangkutan sebagai usaha (*business*) maka kegiatan usaha yang dilakukan oleh pelaku usaha transportasi ojek online termasuk dalam kegiatan usaha karena memungut ongkos atau tarif dari konsumen pengguna jasa ojek online,

hal ini sudah memenuhi salah satu unsur penting dalam perdagangan yaitu adanya laba atau keuntungan (*profit*).³⁸ Sebagaimana pengertian perdagangan yang diatur dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.7 Tahun 2014 tentang Perdagangan (UU Perdagangan). Bahwa “Perdagangan adalah tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi Barang dan/atau Jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas Barang dan/atau Jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi.”

UU Perdagangan membagi 2 (dua) bidang perdagangan, yaitu: perdagangan barang dan jasa. Pengertian barang adalah Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, baik dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, dan dapat diperdagangkan, dipakai, digunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau Pelaku Usaha.³⁹ Sedangkan pengertian jasa adalah adalah setiap layanan dan unjuk kerja berbentuk pekerjaan atau hasil kerja

³⁷ Nanin Koeswidi Astuti, *Urgensi Peraturan Pemerintah Tentang Perdagangan Elektronik dalam Kaitannya dengan Penerapan Pajak Pada Transaksi E-Commerce*, Jurnal Hukum TORA, Vol.1, No.2, Agustus 2015, hal. 119-121.

³⁸ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia* Jilid I (Bagian Pertama), Jakarta: Dian Rakyat, 1993, hal.30.

³⁹ Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

yang dicapai, yang diperdagangkan oleh satu pihak ke pihak lain dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau Pelaku Usaha.⁴⁰ Jasa yang dapat diperdagangkan diatur dalam Pasal 4 ayat (2) UU Perdagangan, yang meliputi:

- a. Jasa bisnis;
- b. Jasa distribusi;
- c. Jasa komunikasi;
- d. Jasa pendidikan;
- e. Jasa lingkungan hidup;
- f. Jasa keuangan;
- g. Jasa konstruksi dan teknik terkait;
- h. Jasa kesehatan dan sosial;
- i. Jasa rekreasi, kebudayaan, dan olahraga;
- j. Jasa pariwisata;
- k. Jasa transportasi; dan
- l. Jasa lainnya.

Oleh karena itu penulis berpendapat bahwa pelaku usaha di bidang transportasi ojek online juga melakukan kegiatan usaha transportasi dalam perdagangan yaitu usaha dalam bidang jasa.

Penyedia jasa yang bergerak di dalam perdagangan wajib didukung oleh tenaga teknis yang kompeten

sebagaimana yang diatur dalam Pasal 20 ayat (1) UU Perdagangan⁴¹, mengenai hal ini tidaklah dijelaskan secara detail apa sajakah yang dianggap tenaga teknis yang kompeten dari seorang pengemudi (driver) ojek online, apakah sudah ada pelatihan (training), ujian, praktek dan kelengkapan izin mengendarai sepeda motor dan bukti kepemilikan sepeda motor.

Pelaku usaha angkutan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku harus berbentuk badan hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 79 PP No. 74 Tahun 2014.

- 1) Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 2) Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk:
 - a. badan usaha milik negara;
 - b. badan usaha milik daerah;
 - c. perseroan terbatas; atau
 - d. koperasi.

⁴⁰ Ibid, Pasal 1 Angka 6.

⁴¹ (1) Penyedia Jasa yang bergerak di bidang Perdagangan Jasa wajib didukung tenaga teknis yang kompeten.

Pelaku usaha transportasi ojek online seperti Go-Jek, berbadan hukum Perseroan Terbatas yaitu PT Go-Jek Indonesia, BluJek dengan PT Blu-Jek Indonesia, Uber dengan bentuk badan hukum koperasi, yaitu Koperasi Jasa Usaha Bersama.

E. Perlindungan Hukum Pelaku Usaha Jasa Transportasi Ojek Online dan Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online

Kementrian Perhubungan pada tahun 2015 pernah menerbitkan aturan yang melarang Go-jek, Grab Bike, dan angkutan berbasis aplikasi lain beroperasi yang tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, tertanggal 9 November 2015. Dasar pelarangan adalah peraturan perundangan yang membatasi kendaraan pribadi tidak boleh dijadikan transportasi umum. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Djoko Sasono dalam konferensi pers di Jakarta, mengatakan pelarangan beroperasi kendaraan bermotor bukan angkutan umum dengan menggunakan aplikasi

internet untuk mengangkut orang dan/atau barang, perlu diambil langkah bahwa pengoperasiannya dilarang, karena menurut ketentuan yang berlaku bahwa angkutan umum harus minimal beroda tiga, berbadan hukum dan memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum Surat Pemberitahuan ini ditujukan untuk Korps Lalu Lintas Polri, para kapolda dan gubernur di seluruh Indonesia. Namun aturan tersebut dianulir karena perintah dari Presiden Jokowi karena ojek, seperti Gojek hadir karena dibutuhkan oleh masyarakat. Maka dari itu, aturan yang dibuat jangan sampai merugikan, dalam hal ini adalah rakyat sebagai pengguna. Presiden Jokowi berpendapat: "Itu yang namanya ojek, namanya Gojek, hadir karena dibutuhkan oleh masyarakat, itu yang harus digaris bawahi dulu. Ojek hadir karena kebutuhan masyarakat. Oleh sebab itu, jangan karena adanya sebuah aturan, ada yang dirugikan, ada yang menderita. Peraturan itu yang buat siapa sih? Yang buat kan kita. Sepanjang itu dibutuhkan masyarakat, saya kira tidak ada masalah."⁴²

Bentuk perlindungan hukum antara pelaku usaha atau perusahaan penyedia layanan transportasi ojek

⁴²

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/201512181>

[11258-185-99074/menhub-larang-gojek-jokowi-aturan-jangan-bikin-rakyat-susah](https://www.cnnindonesia.com/teknologi/201512181), diunduh pada tanggal 21 November 2017, pukul. 19.00 wib.

online dengan pengemudi (driver) ojek online adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja antara majikan dan buruh. Hubungan kerja sama antar perusahaan melalui pola kemitraan tidak lepas dari hukum perjanjian antara para pihak, yang didasarkan pada asas kebebasan berkontrak sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang menyatakan bahwa semua kontrak (perjanjian) yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Dengan adanya perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, termasuk akibat hukum apabila ada pihak yang melanggar perjanjian atau tidak memenuhi kewajibannya. Disini hukum berfungsi untuk memberi rambu-rambu atau aturan agar kerjasama yang sudah dijalin melalui akte kesepakatan bersama dapat berjalan dengan baik.⁴³ Jadi, tanggung jawab yang diberikan perusahaan transportasi online kepada konsumen atas dasar hubungan saling menguntungkan.

Bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi ojek online menurut rezim Undang-undang perlindungan konsumen diatur dalam

Pasal 19 ayat (1) UU No.8 Tahun 1999, dimana pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Bentuk ganti rugi dijelaskan melalui Pasal 19 ayat (2) UU No. 8 Tahun 1999 yakni dapat berupa pengembalian uang, atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan.

Pemberian ganti rugi tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana. Apabila pelaku usaha hendak melepaskan diri dari tanggung jawab maka pelaku usaha dibebani kewajiban untuk melakukan pembuktian. Sedangkan bentuk tanggung jawab yang berkaitan dengan bidang usaha perdagangan jasa dalam diatur dalam Pasal 26 UU No.8 Tahun 1999, dimana pelaku usaha yang memperdagangkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan. Sebagai bidang usaha yang bergerak dalam bidang jasa angkutan umum, seperti pelaku usaha atau perusahaan angkutan umum yang

⁴³ Absori, *Hukum Ekonomi di Indonesia: Beberapa Aspek Pengembangan Pada Era Liberalisasi*

Perdagangan, Surakarta: 2014, Muhammadiyah University Press, hal. 75.

menggunakan aplikasi online media internet seperti ojek online Gojek, Grab dan yang lain tunduk kepada peraturan perundangan tersebut tersebut, tunduk pada kewajiban pemenuhan jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan.

Pelaku usaha ojek online Gojek Indonesia memberikan jaminan berupa biaya ganti rugi yang tertulis di Term and Condition pada websitenya : “Aplikasi Karya Anak Bangsa provides coverage for all our GO-RIDE customers. Accident coverage is up to Rp. 10,000,000* and medical expenses are covered up to Rp. 5,000,000* dan GO-JEK also provides insurance for lost items up to Rp. 10,000,000** ,as long as the goods are in accordance with the information provided (point 1). Nominal reimbursement will be based on the receipt of purchase and/or reference to the fair value of the price of goods.”⁴⁴ Diterjemahkan bahwa PT. Gojek memberikan perlindungan kepada konsumen pengguna Go-Ride santunan kecelakaan sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) juga biaya rumah sakit sampai dengan Rp 5.000.000,00 (lima juta rupiah) dan Gojek memberikan ganti rugi untuk kehilangan

barang sampai dengan Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) yang berlaku untuk layanan instant courier.

Pelaku usaha ojek online Grab memberikan jaminan bagi driver dan penumpang apabila kerugian mencapai diatas Rp 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah) jika dibawah nominal tersebut maka tidak bisa mengajukan ganti kerugian. Semua kecelakaan harus dilaporkan kepada perusahaan asuransi yang bekerja sama dengan Grab dan mengirimkan laporan dalam jangka waktu selambat-lambatnya 30 hari dari kecelakaan terjadi. Sesuai dengan ketentuan Pasal 26 UU No.8 Tahun 1999, jaminan dan/atau garansi atas jasa demikian wajib dipenuhi oleh perusahaan pengangkutan umum online.⁴⁵

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Budi Setiyadi, tetap menolak untuk menerbitkan regulasi yang melegalisasi transportasi umum berbasis motor, seperti didesak oleh para pengemudi ojek online.pada saat diwawancarai di Jakarta, Selasa 3/7/2018. Yang menjadi dasar penolakan adalah tingginya angka

⁴⁴ <https://www.go-jek.com/terms-and-condition/>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.00 wib.

⁴⁵ <https://www.grab.com/id/bike/>, diunduh pada pada 22 November 2017, pukul. 14.00 wib

kecelakaan sepeda motor dan jaminan keselamatan yang minim dengan penggunaan sarana transportasi itu lagipula sampai sekarang belum ada negara yang melegalkan sepeda motor sebagai sarana transportasi umum. Apalagi, pemerintah juga sedang mengupayakan perbaikan sarana transportasi massal, seperti pengadaan MRT, LRT dan sebagainya. Kemenhub juga tidak akan mendorong revisi regulasi yang selama ini mengatur transportasi umum, yaitu UU nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selain itu juga telah menjadi kesepakatan antara Kemenhub dengan Korlantas Polri. Guna mendukung keputusan tersebut, Kemenhub akan melakukan koordinasi dengan Kementerian Hukum dan HAM (Kemenkumham). Dalam UU 22 Tahun 2009, juga tidak ada amanat untuk penyusunan aturan turunan regulasi itu. Sementara pembentukan aturan turunan, membutuhkan perintah dari undang-undang yang menjadi induknya. Sikap Kemenhub terkait dengan regulasi pengatur ojek online didasari oleh tidak adanya peluang hukum. Namun, menurut Budi, pemerintah daerah (pemda) masih mungkin untuk

menerbitkan regulasi untuk mengatur ojek online. Sebab, berdasar pasal 65 UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, Pemda bisa mengatur ojek online atas pertimbangan ketertiban dan keamanan umum. Daerah memungkinkan untuk mengatur itu sepanjang dia melihat UU No.23 Tahun 2014 Pasal 65 tentang Pemda yang menyampaikan sepanjang untuk kepentingan ketertiban dan keamanan, bukan (spesifik) untuk transportasi.⁴⁶

Rekomendasi Kemenhub tentang pengaturan ojek online dilakukan Pemda muncul usai Mahkamah Konstitusi (MK) menolak permohonan uji materi perkara Nomor 41/PUU-XVI/2018 yang diajukan sejumlah pengemudi ojek online. Kemenhub berdalih tidak ada peluang hukum bagi pemerintah pusat untuk mengeluarkan regulasi yang melegalkan ojek online sebagai transportasi umum. Sementara Pemda dianggap bisa mengatur ojek online dengan dasar untuk menjaga ketertiban dan keamanan, dan bukan dalam konteks transportasi. Uji materi itu mempermasalahkan pasal 47 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang

⁴⁶ <https://tirto.id/alasan-kemenhub-tolak-terbitkan-regulasi-tentang-ojek-online-cNth>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.20 wib.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Dasar gugatan itu ialah karena pasal 47 UU LLAJ belum memasukkan sepeda motor dalam kategori sarana yang bisa dipakai untuk transportasi umum. Salah satu pertimbangan MK menolak gugatan uji materi itu adalah karena sebelum ada aplikasi transportasi online, jasa ojek telah lama beroperasi tanpa terganggu pasal 47 UU LLAJ.⁴⁷

Menurut penulis larangan Kemenhub sebenarnya bukanlah angkutan yang berbasis aplikasi dengan menggunakan tehnologi informasi dengan menggunakan media elektronik karena aplikasi TI memang sudah merupakan sebuah keharusan sebagai bentuk dukungan pemerintah terhadap modernisasi angkutan umum dalam rangka peningkatan pelayanan kepada publik, namun pada alat atau sarana transportasi yang digunakan sebagaimana yang diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang UU LLAJ, dimana kendaraan roda dua/sepeda motor tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor untuk umum.

Baiklah kita mencermati Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

(UU LLAJ) mengatur kendaraan roda dua dapat menjadi angkutan orang. Akan tetapi tidak dapat menyelenggarakan angkutan umum orang dan/atau barang. Dalam Pasal 10 ayat (4) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, lebar barang muatan tidak boleh melebihi stang kemudi, tingginya harus kurang dari 900 milimeter dari tempat duduk dan muatan tersebut harus ditempatkan di belakang pengemudi.

Sesuai dengan teori hukum progresif bahwa kehadiran hukum dikaitkan pada tujuan sosialnya, yang menolak studi hukum sebagai studi tentang peraturan-peraturan, melainkan keluar dari situ dan melihat efek hukum serta bekerjanya hukum, meskipun UU Nomor 22 Tahun 2009 (UU LLAJ), tidak mengakomodasi ojek online namun, realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan pemerintah dalam menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai, kewajiban pemerintah dan pemda menyediakan angkutan umum sesuai amanah RPJMN 2015-2019 dan Renstra Perhubungan 2015-2019. Mengangkut orang harus

⁴⁷ <https://tirto.id/tanggapan-go-jek-soal-ojek-online-diatur-perda-dan-putusan-mk-cNDU>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.30 wib.

beralih dari kendaraan berkapasitas perseorangan (roda dua) beralih ke sarana transportasi yang berkapasitas besar, oleh karena Pemerintah masih belum mampu memenuhi kewajibannya dalam rangka menyediakan transportasi umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau (murah dan dekat tempat tinggal), maka keberadaan ojek dan transportasi umum berbasis aplikasi tetap beroperasi sebagai solusi sampai transportasi publik dapat terpenuhi dengan layak.

Akan tetapi dengan tidak adanya pengaturan yang khusus mengaturnya maka akan menyebabkan perlindungan hukum baik bagi pelaku usaha atau pengusaha penyedia jasa transportasi ojek online dan pengguna jasa ojek online menjadi tidak jelas perlindungan hukumnya. Karena dengan ditolaknya uji materi pasal 47 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) maka pengaturan transportasi ojek online diatur dengan Peraturan Daerah (Perda) akan tetapi bukan pengaturan untuk transportasi tetapi dimasukkan dalam pengaturan ketertiban dan keamanan, jelas saja hal ini membuat perlindungan hukum bagi pelaku usaha dan konsumen menjadi tidak terlindungi dan terjadi kekosongan hukum disini.

Sesuai dengan teori perbandingan hukum, kita dapat melihat bagaimana pengaturan asa Taksi Sepeda Motor (*Vehicle Law 2004 on Control of Motorcycle Taxi Service*) dengan mengklasifikasikan jenis sepeda motor berdasarkan penggunaan pribadi atau penggunaan publik. Undang-Undang tersebut mengatur hal hal terkait pendaftaran layanan ojek motor, standar keamanan layanan, dan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh masing-masing pribadi pengemudi (*driver*). Di tahun 2005, pemerintah Thailand telah memberlakukan regulasi atas layanan ojek itu termasuk registrasi pengemudi sepeda motor dan tarif tarif. Ini membuat Thailand menjadi negara pertama di dunia yang mengatur layanan ojek. Peraturan tersebut terdiri dari masalah yang menjadi perhatian mengenai layanan ojek, menyediakan layanan keamanan, dan mengendalikan perilaku pengemudi.

Sebagai peraturan untuk memformalkan layanan ojek, termasuk peraturan untuk menetapkan tarif rate (2 kilometer pertama tarif tidak melebihi 25 Baht dan kilometer berikutnya tarif tidak melebihi 5 Baht / km, jika jarak lebih dari 5 km maka tarif dapat diatur sesuai dengan negosiasi antara pengemudi dan penumpang), mengatur plat nomor khusus untuk ojek (kuning dengan font

hitam), dan mengatur driver memakai jaket yang ditentukan.⁴⁸

Sebaiknya Indonesia juga mengatur keberadaan ojek online yang jumlahnya semakin berkembang besar di kota-kota besar di Indonesia, di Jakarta saja jumlah pengemudi ojek online diperkirakan mencapai 1 juta pengemudi (driver) ojek online⁴⁹

F. Kesimpulan

1. Pengaturan angkutan umum di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, sampai saat ini di Indonesia belum ada pengaturan hukum yang khusus mengatur tentang transportasi ojek online, ada kekosongan hukum dengan tidak adanya pengaturan ojek online, karena di masyarakat jumlah ojek online setiap harinya semakin bertambah banyak jumlahnya.
2. Bentuk perlindungan hukum yang efektif di dalam melindungi baik

pelaku usaha atau perusahaan penyedia jasa layanan transportasi online dan konsumen pengguna jasa transportasi online adalah dengan menggunakan rezim hukum perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 19 ayat (1) dan ayat (2) Pasal 26 Undang-undang RI No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.

G. Saran

1. Sebagai negara hukum seharusnya pemerintah membuat hukum yang disesuaikan dengan perkembangan di masyarakat, hukum harus bisa menjadi sarana untuk mengedalikan masyarakat, hukum harus dilihat sebagai sarana untuk mewujudkan ketertiban di masyarakat, terjadinya kekosongan hukum menyebabkan masyarakat baik sebagai pelaku usaha maupun sebagai pengguna jasa transportasi ojek online menjadi tidak mendapatkan perlindungan hukum.
2. Pemerintah dapat melakukan perbandingan hukum dengan hukum negara lain yang sudah mengatur

48

https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/7/0/7_0_182/8/pdf, Ryosuke Oshima, dkk, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 7, 2007, Study On Regulation of Motorcycle Taxi Service In Bangkok, diunduh pada 23 November 2018, pukul. 21.00 wib.

49

<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/27/pengemudi-ojek-online-di-jakarta-capai-1-juta-tapi-pemerintah-belum-akui-keberadaan-mereka>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 21.00 wib.

mengenai ojek sepeda motor seperti di Bangkok sebagai masukan di dalam pembuatan peraturan perundangan yang sesuai dengan perkembangan di masyarakat modern yang tentu saja membutuhkan pengaturan hukum yang modern yang mengikuti perkembangan teknologi, sehingga hukum tidak ketinggalan dari fenomena yang terjadi di masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Absori, *Hukum Ekonomi di Indonesia: Beberapa Aspek Pengembangan Pada Era Liberalisasi Perdagangan*, Surakarta: 2014, Muhammadiyah University Press.

Adam Smith dalam Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Cet.1, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004.

Assafa Endeshaw, *Hukum E-Commerce dan Internet Dengan Fokus di Asia Pasifik*, Penerjemah: Siwi Purwandari & Mursyid Wahyu Hananto, Cet.1, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007.

H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, 1987.

Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2006.

Karen S. Fishman, *Consumer Law dalam Donald P. Rothschild & David W. Carroll, Consumer Protection*, h.3 dalam Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen: Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Cet.1, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004.

L.J. Van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, terjemahan Oetarid Sadino, Jakarta: Pradnya Paramita, 1985.

Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Hukum Responsif*, Bandung: Nusamedia, 2007.

Salim H.S dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis*, Jakarta: Rajawali Pers, 2016.

Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), 1986.

Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid I (Bagian Pertama)*, Jakarta: Dian Rakyat, 1993.

B. JURNAL

Nanin Koeswidi Astuti, *Urgensi Peraturan Pemerintah Tentang Perdagangan Elektronik dalam Kaitannya dengan Penerapan Pajak Pada Transaksi E-Commerce*, Jurnal Hukum TORA, Vol.1, No.2, Agustus 2015.

https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/7/0/7_0_1828/pdf, Ryosuke Oshima, dkk, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 7, 2007, Study On Regulation of Motorcycle Taxi Service In Bangkok, diunduh pada 23 November 2017, pukul. 21.00 wib.

C. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Perubahan Ketiga.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia No.10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

D. INTERNET

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151218111258-185-99074/menhub-larang-gojek-jokowi-aturan-jangan-bikin-rakyat-susah>, diunduh pada tanggal 21 November 2017, pukul. 19.00 wib.

<https://www.go-jek.com/terms-and-condition/>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.00 wib.

<https://www.grab.com/id/bike/>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.00 wib

<https://tirto.id/alasan-kemenhub-tolak-terbitkan-regulasi-tentang-ojek-online-cNth>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.20 wib

<https://tirto.id/tanggapan-go-jek-soal-ojek-online-diatur-perda-dan-putusan-mk-cNDU>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 14.30 wib.

<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/27/pengemudi-ojek-online-di-jakarta-capai-1-juta-tapi-pemerintah-belum-akui-keberadaan-mereka>, diunduh pada 22 November 2017, pukul. 21.00 wib.

<http://kbbi.web.id/transportasi>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 16.00 wib.

<https://www.temukanpengertian.com/2013/06/pengertian-online-online-adalah-online.html>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 16.00 wib.

<http://www.fantasticblue.net/2015/09/daftar-nama-ojek-online-lengkap.html>,

diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 23.00 WIB

<https://www.go-jek.com/about/>, diunduh pada tanggal 20 November 2017, pukul. 22.30 wib.

<https://nasional.kompas.com/read/2018/06/28/17561341/mk-tolak-akui-ojek-online-sebagai-angkutan-umum>, diunduh pada tanggal 21 November 2017, pukul. 15.00 wib.

E. KAMUS

Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary Eight Edition*, USA: West, Thomson Businesss, 2004.