

ASPEK HUKUM KEGIATAN USAHA TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE

Laksmi Intan Permatasari

Fakultas Hukum

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Jalan Semolowar Nomor 45, Surabaya 60118, Indonesia

NIM : 311301423

Abstrak

Keberadaan transportasi online di Indonesia menimbulkan perdebatan pro dan juga kontra. Oleh sebab itu perlu adanya payung hukum yang jelas dan juga pengaturan mengenai transportasi *online*. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan hanya membatasi angkutan umum saja. Pengeluaran izin pengoperasian untuk perusahaan transportasi online pun tidak akan dibuat oleh pemerintah. Kecuali jika pemerintah merevisi undang-undang angkutan jalan. Dalam penulisan ini menggunakan metode penelitian hukum normatif-empiris, dengan penelitian mengenai pemberlakuan ketentuan hukum yang diterapkan dalam peristiwa hukum tertentu yang terjadi di dalam masyarakat. Munculnya produk hukum dari kegiatan usaha transportasi *online* berbasis aplikasi ini tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Raya, sehingga muncul pro dan kontra. Hal ini menjadikan transportasi *online* termasuk kegiatan usaha yang ilegal.

Kata Kunci: transportasi *online*, keamanan, keselamatan, kesetaraan dan keteraturan, transportasi ilegal

Abstract

The existence of online transportation raises pro debate and also cons. Therefore, there needs to be a clear legal umbrella as well as arrangements regarding online transportation. While in Law number 22 of 2009 about traffic and road transport only limits public transport. The issuance of operating permits for online transportation companies will not be made by the government. Unless the government revises the law of the road generation. In this writing use the normative-empirical legal research method, with research on the enforcement of legal provisions applied in certain legal events occurring within the community. The emergence of legal products from online transport business activities based on this application is not in accordance with Act number 22 of 2009 about traffic and road transport, so it appears the pros and cons. This makes online transportation include illegal business activities.

Keywords: online transport, security, safety, equality and regularity, illegal transport.

A. Pendahuluan

Saat ini, teknologi masa kini mulai tumbuh semakin pesat. Kecepatan dan juga kemudahan merupakan suatu kebutuhan mendasar saat ini, hingga menjadi suatu aspek bagi masyarakat. Contohnya seperti kebutuhan transportasi yang digunakan oleh masyarakat, baik transportasi pribadi maupun umum seperti angkutan umum. Dalam pembangunan perekonomian, angkutan umum mempunyai peranan yang sangat penting. Dikarena angkutan umum terpaut dengan penyaluran barang, jasa, tenaga kerja, dan esensi dari mobilitas ekonomi di kota.

Perdebatan pro kontra ini merupakan suatu dilema. Karena keberadaan transportasi *online* yang bermunculan menjadi salah satu jawaban dari kepentingan bangsa. Akan tetapi, transportasi *online* juga telah menyelewengi peraturan yang diabsahkan oleh pemerintah. Yang menjadi pengarah utama dalam pemecahan perdebatan transportasi *online* ini adalah pemerintah. Disisi

lain pemerintah juga diminta agar cepat mengatasi perdebatan ini dengan mengambil ketetapan untuk seluruh kepentingan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 tahun 1992 Pasal 37 ayat (1), dijelaskan pengertian trayek tetap serta teratur merupakan sarana kendaraan dimana jadwalnya konsisten atau tidak berjadwal, dilaksanakan di dalam jaringan trayek yang konsisten dan juga berkala.

Tidak dalam trayek dalam pengertiannya merupakan sarana angkutan yang memiliki jadwal tidak konsisten dan juga dilaksanakan tanpa terikat di dalam jaringan trayek. Transportasi *online* terlihat melenceng dari Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014. Dijelaskan isi dari Peraturan Pemerintah pada Pasal 23 ayat (1) dan (3), transportasi *online* melenceng dari pasal tersebut yang berisikan mengenai pengaturan angkutan umum orang seharusnya mempunyai rute yang konsisten dan juga berkala. Tetapi transportasi *online* sendiri tidak mempunyai rute yang konsisten dan juga berkala.

Mekipun transportasi *online* dinilai menyalahi ketentuan, hanya saja masih banyak yang masih menggunakan transportasi *online* atau para pengemudi yang hilir mudik mengenakan jaket berwarna hijau. Apalagi semakin hari transportasi *online* semakin marak di beberapa kota. Jika ditelusuri, terlihat pengendara satu atau pun dua orang yang mengenakan jaket yang menandakan jasa transportasi *online*. Bisa kita ambil contoh seperti pengendara Gojek yang memakai jaket warna hijau. Gojek salah satu sarana transportasi *online* yang diselenggarakan oleh PT Go-jek Indonesia.

Maraknya Gojek di Indonesia mendapat respon positif dari masyarakat. hingga membeludak sampai ke beberapa kota. Awal didirikannya Gojek yaitu tahun 2011. Latar belakang adanya perusahaan ini bertujuan mempermudah para pengemudi ojek memperoleh penumpang dengan praktis dan juga cepat. Fasilitas Gojek awalnya dimulai dengan telepon, sama halnya dengan taksi. Namun seiring berjalannya waktu, Gojek semakin berkembang hingga menyaingi para tukang ojek biasa.

Berkembangnya teknologi membuat PT. Go-jek membuat inovasi baru dengan aplikasi android Gojek. Tentu saja inovasi ini sangat meringankan para konsumen yang lebih memprioritaskan efisiensi dan juga kecepatan. Adanya inovasi baru membuat perusahaan Gojek serta pengguna jasa (pengemudi) mengalami keuntungan yang cukup banyak. Pembagian keuntungan antara perusahaan dan juga pengguna jasa yaitu 20% untuk kantor dan selebihnya untuk pengguna jasa. Dalam sehari, pengguna jasa bisa mencapai 10-20 konsumen jasa dalam sehari.

Gojek sendiri tidak hanya mempunyai fasilitas antar jemput konsumen jasa, tetapi memiliki fasilitas beragam seperti pemesanan makanan, pengiriman barang dan sebagainya. Aapun keunggulan lain dengan adanya Gojek ini yaitu membantu meringankan kemacetan di ibukota. Namun, ada juga kekurangannya. Adanya Gojek juga timbul permasalahan, karena angkutan umum lain menganggap Gojek ini sebagai persaingan bagi mereka. Masyarakat kini lebih banyak yang memilih menggunakan Gojek sebagai pilihannya dengan alasan yang lebih praktis. Sehingga jarang ada yang menggunakan angkutan umum. Sedangkan Gojek belum mempunyai ijin penyelenggaraan umum.

Berdasarkan uraian diatas dapat dijadikan penelitian pertama yaitu bagaimanakah aspek hukum kegiatan usaha transportasi *online* berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Karena seluruh kegiatan usaha transportasi di Indonesia harus berpacu dengan Undang-Undang yang sudah dikelolah pemerintah. Jika tidak, maka kegiatan usaha tersebut bisa termasuk ilegal. Penelitian kedua yaitu bagaimanakah perlindungan hukum terhadap pengguna jasa dan konsumen jasa (penumpang) transportasi *online* berbasis aplikasi

atau *online* terhadap kemungkinan risiko yang terjadi. Tidak adanya perlindungan hukum bisa menimbulkan kerugian bagi pengemudi atau pengguna jasa transportasi *online* berbasis aplikasi.

B. Metode

Metode penelitian merupakan suatu bagian absolut yang ada di observasi, seperti jurnal penelitian yang ditulis ini. Penjelasan metode penelitian yakni langkah untuk mendapatkan wawasan yang akurat melalui langkah-langkah yang runtut.¹

Perincian jenis penelitian tersebut berupa deskriptif analitis dimana adanya metode yang bertujuan agar dapat digambarkan pemberlakuan ketentuan hukum dan cara penerapan hukum positif atas aspek hukum yang muncul pada kegiatan usaha transportasi *online* berbasis aplikasi atau *online*.

C. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

1. Aspek hukum kegiatan usaha transportasi *online*

Seluruh kegiatan usaha yang berada dalam cangkupan negara ini, baik *online* atau tidak haruslah mencukupi dasar hukum. Seperti pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 (Permenhub Nomor 12 Tahun 2019), berisi kelengkapan suatu kualifikasi yaitu keselamatan dan keamanan pengemudi serta perusahaan transportasi *online*. Salah satunya pengaturan lain tentang keharusan seorang pengemudi agar mendapatkan Surat Izin Mengemudi, mengangkut penumpang tidak boleh dari satu orang, dan juga mengemudi dengan membawa Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang tengah aktif.

Mahkamah Konstitusi beranggapan jika Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan adanya imbalan ketika pengangkutan konsumen maupun benda dengan angkutan. Oleh karenanya perlu ada patokan yang jelas agar dapat memberikan keselamatan dan juga kenyamanan untuk pengemudi dan juga konsumen.

Diadakannya penataan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan ialah agar rakyat bisa dengan bebas dan tidak takut memakai fasilitas angkutan. Karena angkutan jalan sudah ditata akan angkutan yang mengutamakan tentang keamanan dan keselamatan. Secara tersirat telah dijelaskan oleh Mahkamah Konstitusi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bisa menata ragam transportasi yang memungkinkan aman digunakan menjadi transportasi bermotor umum. Atas ketetapan dari Mahkamah Konstitusi itu, Kementerian Perhubungan memberi utusan kepada Kepala Daerah masing-masing untuk penataan teknis tentang ojek *online*. Akibatnya yaitu timbul suatu konsekuensi hukum daerah yang berhubungan mengenai pengaturan ojek *online* yang tidak serupa disetiap daerah dikarenakan tidak adanya pedoman dari Pemerintah Pusat

Setelah munculnya konsekuensi hukum yang tidak serupa, situasi semakin tidak mendukung karena tidak terbatasnya jangkauan operasional ojek *online* antar kota. Bahkan Pemerintah Provinsi Jawa Timur keberatan untuk menerbitkan suatu peraturan daerah. Dikarenakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 yang isinya Pemerintah Daerah sekedar mencangkup tentang penyediaan angkutan umum dan kedaulatan Pemerintah Daerah, disisi lain tidak adanya pengaturan ojek *online* yang masih samar dalam kategorinya.

¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hal. 2.

Yang harus diingat mengenai pengaturan yang baru yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan adalah menilik Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 dicantumkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Dimuatnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, suatu hal yang lumrah jika orang awam mendefinisikan Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 menjadi landasan hukum disetujuinya sepeda motor menjadi ragam transportasi umum yang baru.

Ketika ditelusuri kembali, maksud dari pemerintah ternyata bukan seperti. Isi dari Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 yang merumuskan peraturan terlihat tidak menggunakan pemakaian sebutan 'angkutan umum'. Contohnya disebutkan dalam Pasal 2, peraturan Menteri bertujuan agar para pemakai sepeda motor yang menggunakannya untuk kebutuhan rakyat yang pelaksanaannya memakai aplikasi berbasis teknologi informasi serta tidak memakai aplikasi.

Lalu, dalam Pasal 9 diuraikan sepeda motor yang diperlukan demi kebutuhan rakyat mempunyai syarat fasilitas, yaitu, penentuan kawasan pengoperasian, fasilitas dari pintu ke pintu, penumpang memilih tujuan kepergian, dan aplikasi yang mencantumkan bayaran jasa. Syarat tersebut mirip dengan syarat transportasi umum tidak dalam trayek yang dijelaskan Pasal 152 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Pemerintah Daerah seperti tidak diberikan kewenangan oleh Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 serta Kepmenhub Nomor 384 Tahun 2019 dalam penataan lebih lanjut tentang cara pengoperasional ojek *online* dengan jelas. Sedangkan pada Pasal 19 Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 sekadar menjelaskan adanya pengamatan oleh Pemerintah Daerah terhadap para pemakai sepeda motor yang digunakan untuk keperluan rakyat. Tidak jelas maksud dari pasal tersebut karena hanya dengan pengamatan, apakah tidak adanya kekuasaan Pemerintah Daerah untuk mengatur tentang lokasi ataupun biaya ojek *online* di daerahnya.

Bagi investor, industri yang menyediakan sarana aplikasi *online* ialah hal yang menggembirakan, tetapi berbeda bagi mitra pengguna jasa. Jika dilihat dari situasi pemakaian sepeda motor, Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 dan Kepmenhub Nomor 384 Tahun 2019, secara implisit pemerintah menjelaskan jika perusahaan aplikasi dipernolehkan berfungsi. Hanya saja harus melihat tentang keamanan dan juga kesejahteraan mitra pengguna jasa maupun konsumen jasa. Meskipun bagi ojek *online* tidak terlihat adanya status hukum yang pasti, namun ini menjadikan awal permulaan untuk kesinambungan industri jasa transportasi *online* dengan menanti adanya transportasi umum yang lebih baik di seluruh kota.

Bertambahnya jumlah perusahaan jasa dan transportasi berbasis aplikasi ini disatu sisi merupakan suatu hal yang sangat menggembirakan, namun disisi lain menimbulkan polemik. Adanya perbedaan pelaksanaan aturan hukum berakibat adanya kompetisi tidak sehat diantara perusahaan jasa transportasi. Selain itu adanya masalah hukum lain yaitu perlindungan konsumen, status hukum dan juga perlindungan untuk pengemudi.

Interpretasi hukum yang muncul akan adanya negosiasi dan transportasi *online* bermacam-macam, tergantung ragam fasilitas yang diinginkan. Dalam transaksi dan juga jasa transportasi berbasis aplikasi belum diatur tentang perlindungan hukum bagi konsumen jasa. Dan juga belum adanya penataan tentang pembagian risiko yang mungkin bisa terjadi kapan saja akibat keadaan memaksa atau *overmacht*. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ialah landasan hukum akan pengguna jasa (pengemudi) transportasi berbasis aplikasi. Sebaliknya perkara transportasi ruoakan ranah publik, yang butuh penataan administratif dari pemerintah.

Pada era modern ini, teknologi masa kini mulai berkembang semakin pesat. Kecepatan dan juga kemudahan merupakan suatu kebutuhan mendasar saat ini, hingga menjadi suatu aspek bagi masyarakat. Contohnya seperti kebutuhan transportasi yang digunakan oleh masyarakat, baik

transportasi pribadi maupun umum seperti angkutan umum. Dalam pembangunan perekonomian, angkutan umum mempunyai peranan yang sangat penting. Dikarena angkutan umum berhubungan dengan penyebaran barang maupun tenaga kerja serta membentuk inti pergerakan ekonomi ibukota.

Perdebatan pro kontra ini merupakan suatu dilema. Karena keberadaan transportasi *online* yang bermunculan menjadi salah satu jawaban dari kebutuhan masyarakat. Akan tetapi, transportasi *online* juga telah menyimpang dari peraturan yang diberlakukan oleh pemerintah. Yang menjadi pengendali utama dalam penyelesaian perdebatan transportasi *online* ini adalah pemerintah. Disisi lain pemerintah juga dituntut agar cepat mengatasi perdebatan ini dengan mengambil keputusan untuk seluruh kepentingan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 tahun 1992 Pasal 37 ayat (1), dijelaskan penguraian trayek tetap serta teratur yakni sarana kendaraan yang memiliki jadwal konsisten atau tidak berjadwal, dilaksanakan di dalam jaringan trayek yang konsisten dan berkala.

Tidak dalam trayek dalam pengertiannya merupakan sarana angkutan yang memiliki jadwal tidak teratur dan juga dilaksanakan tanpa terikat di dalam jaringan trayek. Transportasi *online* terlihat menyelewengi Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014. Disebutkan isi peraturan pemerintah pada Pasal 23 ayat 1 dan 3, transportasi *online* menyimpang pasal tersebut yang berisikan mengenai pengaturan angkutan umum orang seharusnya mempunyai rute yang konsisten dan juga teratur. Tetapi transportasi *online* sendiri tidak mempunyai rute konsisten dan juga berkala.

Mekipun transportasi *online* dinilai menyalahi ketentuan, hanya saja masih banyak yang masih menggunakan transportasi *online* atau para pengemudi yang hilir mudik mengenakan jaket berwarna hijau. Apalagi semakin hari transportasi *online* semakin marak di beberapa kota. Jika ditelusuri, terlihat pengendara satu atau pun dua orang yang mengenakan jaket yang menandakan jasa transportasi *online*. Bisa kita ambil contoh seperti pengendara Gojek yang memakai jaket warna hijau. Gojek salah satu sarana transportasi *online* yang diselenggarakan oleh PT Go-jek Indonesia.

Maraknya Gojek di Indonesia mendapat respon positif dari masyarakat. hingga membeludak sampai ke beberapa kota. Awal didirikannya Gojek yaitu tahun 2011. Latar belakang adanya perusahaan ini bertujuan mempermudah para pengemudi ojek memperoleh penumpang dengan praktis dan juga cepat. Fasilitas Gojek awalnya dimulai dengan telepon, sama halnya dengan taksi. Namun seiring berjalannya waktu, Gojek semakin berkembang hingga menyaingi para tukang ojek biasa.

Berkembangnya teknologi membuat PT. Go-jek membuat inovasi baru dengan aplikasi android Gojek. Tentu saja inovasi ini sangat meringankan para konsumen yang lebih memprioritaskan efisiensi dan juga kecepatan. Adanya inovasi baru membuat perusahaan Gojek serta pengguna jasa (pengemudi) mengalami keuntungan yang cukup banyak. Pembagian keuntungan antara perusahaan dan juga pengguna jasa yaitu 20% untuk kantor dan selebihnya untuk pengguna jasa. Dalam sehari, pengguna jasa bisa mencapai 10-20 konsumen jasa dalam sehari.

Inovasi gojek lainnya bisa mengirim paket, pemesanan makanan minuman dan sebagainya. Dari sini terlihat banyak sekali kelebihan dari gojek. Dari penggagas Gojek ini terciptanya sistem baru yang mencegah kemacetan di Jakarta dan kota-kota seluruh Indonesia. Namun timbul adanya permasalahan yang mulai timbul dikarenakan datangnya gojek maupun transportasi *online*. Beberapa pengemudi dari angkutan umum merasakan kelindugan seiring adanya transportasi *online*. Dengan adanya gojek masyarakat banyak menggunakan gojek karena lebih

mudah serta efisien, oleh karenanya peminat dari transportasi umum menyusut. Sedangkan transportasi umum tersebut telah mempunyai persetujuan pengadaan umum.

Pada dasarnya transaksi aplikasi *online* ini juga termasuk dalam sebuah perikatan. Subekti menjelaskan makna perikatan itu sendiri yaitu hubungan hukum suatu pihak dimana adanya dua orang atau pihak, dimana bersumber dari salah satunya berhak menghendaki sesuatu hal dari orang yang lain, dan orang lain tersebut diharuskan mencukupi perjanjiannya.

Dilihat dari kegiatan transaksi tersebut memakai aplikasi, makna definisi perikatan tersebut telah terpenuhi, adanya lebih dari satu orang yang saling mempunyai hak yang harus dicukupi oleh seluruh orang dan harus memenuhi keharusan pula kepada seluruhnya.

Dalam transaksi berbasis aplikasi ini ada beberapa pihak yang berperan serta, yakni : Perusahaan yang mempunyai aplikasi perangkat lunak, pengemudi ojek (pengguna jasa), toko, konsumen jasa, rumah makan, dan penyedia jasa lainnya. Jika dilihat keseluruhan, beberapa contoh fasilitas yang ada dalam aplikasi *online* ini ialah:

1. Fasilitas transportasi antar jemput, bisa melalui sepeda motor ataupun mobil. Beberapa pihak yang berpartisipasi dalam ragam fasilitas ini ialah perusahaan aplikasi, pengguna jasa atau pengemudi dan konsumen jasa.
2. Fasilitas pemesanan makanan lewat *online* dengan alternatif macam makanan dari beragam restoran yang telah tercantum di dalam aplikasi. Dalam fasilitas yang disediakan ini, yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ialah perusahaan aplikasi, pengguna jasa, konsumen, dan juga restoran.
3. Fasilitas pengangkutan suatu barang atau arsip. Apabila konsumen memakai fitur ini, pengguna jasa akan menghampiri konsumen jasa dan mengambil barang yang akan dikirimkan ke alamat yang dituju oleh konsumen. Yang berpartisipasi dalam negosiasi aplikasi ini ialah perusahaan, pengguna jasa dan konsumen jasa.
4. Fasilitas pemesanan pengangkutan barang belanjaan dari beberapa daftar toko dan produk belanja. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah perusahaan aplikasi, pengguna jasa, toko dan konsumen jasa.
5. Fasilitas pengangkutan barang. Penggunaan fasilitas ini untuk mengangkut barang yang ingin diangkut ke destinasi yang diinginkan. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah yaitu perusahaan aplikasi, pengguna jasa dan konsumen jasa.
6. Fasilitas kesehatan profesional. Fasilitas yang disediakan ini akan memanggil penjual jasa pijat kepada konsumen yang membutuhkan jasanya. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah yaitu perusahaan jasa, pengguna jasa dan konsumen jasa.
7. Fasilitas jasa kebersihan profesional. Jika konsumen jasa ingin memakai fasilitas ini, perusahaan akan memanggil seseorang yang berkaitan dengan jasa kebersihan dan akan datang ke tempat konsumen yang dituju. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah perusahaan aplikasi, pengguna jasa tenaga kebersihan dan konsumen jasa.
8. Fasilitas jasa perawatan kecantikan. Penggunaan fasilitas ini prosedur pemakaiannya sejenis dengan fasilitas jasa kebersihan. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah yaitu perusahaan, salon virtual dan konsumen.
9. Fasilitas pemesanan tiket untuk konsumen jasa. Contohnya yakni tiket penerbangan, konser dan lainnya. Fasilitas ini menyediakan pemesanan serta pembelian tiket yang dilakukan oleh pengguna jasa sesuai permintaan konsumen jasa. Kemudian pengguna

jasa akan diserahkan langsung ke tangan konsumen jasa dengan pemungutan biaya. Yang berpartisipasi dalam transaksi aplikasi ini ialah perusahaan jasa, pengguna jasa, penjual tiket dan konsumen jasa.

10. Fasilitas pengisian ulang pulsa menggunakan aplikasi yang disediakan. Fasilitas tersebut yang berpartisipasi hanya dua, yaitu perusahaan aplikasi dan konsumen jasa. Fasilitas ini tanpa ada pihak pengguna jasa.

Seperti yang dilihat dari fasilitas diatas, seiring berjalannya waktu bisa jadi akan semakin bertambah ragam karakteristik fasilitas lainnya sesuai ketertarikan dari masyarakat akan pemakaian aplikasi transportasi ini. Adanya kemungkinan tersebut dikarenakan struktur hukum perikatan di Indonesia bersifat terbuka. Disisi lain hukum kita juga menganut menganut asas kebebasan berkontrak. Maksud terbuka disini ialah kita dapat melangsungkan perikatan baru diluar pengaturan perundang-undangan. Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1338 dijelaskan tentang asas kebebasan berkontrak, berisi: "Seluruh Perjanjian yang dibentuk dengan keabsahan berfungsi menjadi dasar undang-undang untuk mereka yang membentuknya."

Ditinjau dari ragam jenis fasilitas yang telah dijelaskan bisa dilihat jika sistem transaksi tersebut tidak konsisten, akan tetapi berganti sesuai dengan fasilitasnya. Ada yang melibatkan tiga bagian yakni perusahaan, konsumen, dan juga pengguna jasa. Berbeda lagi dengan yang lain, ada empat bagian yakni perusahaan, konsumen, *merchant*/restoran, dan juga pengguna jasa. Dan ada juga yang pengguna jasa/pengemudi tidak dikaitkan seperti pada jenis fasilitas pengisian pulsa dan fasilitas jasa kebersihan, perawatan kecantikan. Bisa dijadikan dasar patokan untuk perusahaan transportasi *online* menyebutkan dirinya sebagai perusahaan aplikasi tidak menjadi perusahaan jasa transportasi.

Dalam perusahaan jasa tersebut, pengguna jasa maupun pengemudi bukanlah seorang pekerja. Seperti yang disebutkan oleh perusahaan Grab bahwa pengemudi adalah mitra, bukanlah seorang pekerja. Menurut mereka, pada dasarnya mitra pengemudi bekerja untuk dirinya sendiri. Hubungan yang terkait diantara pengemudi ataupun pengguna jasa dengan perusahaan merupakan suatu hubungan kemitraan yang sifatnya koordinatif dan tidak seperti hubungan majikan-pekerja yang sifatnya sub ordinatif.

Yang diterima oleh pengemudi atau pengguna jasa yaitu laba bagi hasil yang selesai dipastikan sistem pembagiannya, dan bukan upah. Seperti sebuah perjanjian pada umumnya, perjanjian kemitraan tersebut patuh pada pengaturan Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Ketentuan khusus sendiri terlihat pada ketetapan persekutuan perdata, disebutkan pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1618 jo Pasal 1641. Inti dari Pasal 1618 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berisi penjelasan persekutuan yakni kesepatan diantara dua pihak maupun lebih yang mengikatkan dirinya agar dapat memasukkan suatu hal dalam persekutuan, yang bertujuan agar memberi laba yang terjadi.

Dalam Pasal 1619 berisi jika seluruh sekutu diharuskan memasukkan suatu aset sebagai inbreng, bisa dengan tenaga, uang, barang atau kerajinan. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dinyatakan tidak absah disebabkan adanya interpretasi jika hubungan diantara pengusaha penyedia aplikasi dengan pengguna jasa atau pengemudi merupakan suatu hubungan kemitraan. Dalam Undang Undang Ketenagakerjaan mengatur suatu hubungan pekerja dengan pengusaha.

Jika sudah ditelaah kedudukan hubungan hukum yang ada diantara perusahaan aplikasi dengan pengemudi atau pengguna jasa, kemudian bisa dipastikan bagaimana hubungan hukum

yang ada dalam pengemudi atau pengguna jasa dengan konsumen jasa, yakni hubungan hukum selaku pengguna jasa dengan konsumen jasa.

Pengangkutan mempunyai subjek hukum yang merupakan penunjang kewajiban serta hak pada ikatan hukum pengangkutan, yakni orang-orang ikut berpartisipasi langsung pada prosedur perikatan yang menjadi seseorang di perjanjian pengangkutan. Subjek hukum dari pengangkutan orang yakni: Pengangkut yang mempunyai keharusan untuk melakukan pengangkutan dan mendapatkan bayaran dari pengangkutan tersebut.

Oleh karenanya, pengangkut seseorang yang dengan sengaja mengikatkan dirinya agar dapat melaksanakan perangkutan orang. Penumpang ialah pihak dimana ia mengikatkan diri kepada seorang pengangkut. Penjelasan lebih lanjutnya yaitu sebagai seseorang yang memiliki keharusan penting untuk membayar biaya pengangkutan dan juga mempunyai hak dalam akomodasi pengangkutan. Penumpang yang dalam kedudukan perjanjian pengangkutan sebagai seseorang yang wajib melaksanakan aktifitas hukum atau berupaya melaksanakan perikatan (Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).²

PT. Go-Jek/Grab (Perusahaan teknologi pada bagian jasa transportasi *online*) dimana mereka telah mencukupi masuk golongan dalam subjek hukum berbadan hukum maupun mitra (pengemudi Go-Jek/Grab) juga konsumen jasa, termasuk di subjek hukum perorangan (manusia).

Bisa dilihat diatas, sehingga di perjanjian elektronik, subjek hukum tersebut sudah sebanding dengan peraturan perundang-undangan atau ordinasi, yakni:

1. Pertama, sudah memadai di Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, seperti Pasal 1 angka 18 serta Pasal 1 angka 19, bisa dilihat di perikatan itu subjek hukum telah sebanding dengan pengaturan itu yang dijelaskan dalam Perjanjian Elektronik, pengirim yang dimaksud merupakan PT. GO-JEK/Grab sebagai perusahaan teknologi yang membentuk sebuah dokumen elektronik yang pengoperasiannya di bagian jasa transportasi *online*. Sedangkan yang disebut dengan penerima disini ialah pengguna jasa dan/atau penumpang yang mendapatkan keterangan dalam dokumen elektronik itu agar memperoleh akomodasi pengangkutan.
2. Kedua, sudah memadai seperti Pasal 1792 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pihak PT. GO-JEK/Grab yang disebutkan pihak yang memperoleh kuasa dengan tidak langsung sudah menjalinkan pengemudi maupun pengguna jasa atau pengantar kuasa atas konsumen jasa menjadi pihak ketiga lewat aplikasi *online* properti PT. GO-JEK/Grab. Yang Ketiga, disebutkan jika Perjanjian Elektronik ini, subjek hukum sudah sama seperti yang ada dalam Pasal 1 angka 23 jo Pasal 1 angka 25 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang telah pasti apabila pengendara GO-JEK/Grab yaitu pengemudi sama dengan pasal 1 angka 23 serta konsumen jasa seperti arti pada Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Ketiga, sudah memadai dan melengkapi ketentuan sahnya suatu perjanjian yakni pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1320. Isi pasalnya, perancang undang-undang menyampaikan kepada kita dasar umum kelahiran dari suatu perjanjian itu. Kemudian bisa dijelaskan perbuatan-perbuatan apa yang wajib

² Sinta Uli , 2006 , Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport , Angkutan Laut , Angkutan Udara , USU Press , Medan , Hal.20

dilaksanakan para pihak, agar seluruhnya bisa dengan keabsahan menciptakan hak dan juga kewajiban untuk mereka atau orang lainnya.

Pemahaman tentang transportasi *online* ini sama halnya dengan definisi E-commerce ialah metode pembelian serta penjualan suatu produk yang dilakukan konsumen secara elektronik dan berawal antar perusahaan-perusahaan dengan menggunakan komputer untuk perantara transaksi bisnis.³ Yang disebutkan dengan transaksi elektronik dalam pasal 1 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik atau UU ITE, yakni dilakukannya suatu aktivitas hukum melalui pemakaian perangkat komputer ataupun media elektronik lainnya.

Dari pengertian yang dijelaskan diatas, yang termasuk dalam suatu transaksi elektronik adalah kegiatan jual beli yang menggunakan perangkat elektronik seperti komputer ataupun ponsel. Pelaku usaha juga diharuskan memberikan keterangan yang detail serta benar sesuai ketentuan Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik. Keharusan memberikan keterangan masuk di Pasal 9 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik yang berbunyi : “Penawaran produk yang dilakukan pelaku usaha lewat sistem elektronik wajib menjelaskan keterangan lebih detail serta benar berhubungan dengan ketentuan kontrak, produsen, dan barang yang dinegosiasikan”.

Disini yang dijelaskan maksud “informasi yang lengkap dan benar” sebagai berikut:

- a. Penjelasan tentang personalitas serta posisi subjek hukum dan kecakapannya, meskipun selaku produsen, pemasok, pengadaan maupun mediator;
- b. Penjabaran lain menyebutkan sebagai ketentuan sahnya perjanjian serta memberitahukan barang maupun jasa yang diusulkan. Contohnya nama, detail barang maupun jasa.

Cakupan dari kegiatan *E-Commerce* cukup banyak, yang menjadikan pembedanya yakni sebagai berikut :

1. *Business to Business*, spesifikasinya ialah :
 - *Trading partner*, dimana sudah saling mengerti dan antara keduanya sudah terikat afiliasi yang dilaksanakan sedikit lama;
 - Pergantian pelaksanaannya dengan berkala dan berulang kali dengan struktur bahan hukum yang sudah disetujui;
 - Pihak lain tidak diwajibkan untuk menanti pihak lain sepanjang mengirimkan bahan hukum;
 - *Peer to peer* merupakan acuan yang sering dipakai saat *processing intelligence* dapat diedarkan pada seluruh pelaksana bisnis.
2. *Business to consumer*, spesifikasinya :
 - Bebas untuk publik, yakni keterangan dibagi secara umum;
 - *Pelaksanaan service* juga berkarakter umum, oleh karena itu prosedurnya juga bisa dipakai oleh beberapa pihak;
 - *Service* yang dialokasikan adalah bersumber pada permintaan;
 - Kerap kali menggunakan sistem strategi *client server*.

³ Andreas Viklund, *E-commerce: Definisi, Jenis, Tujuan, Manfaat dan Ancaman menggunakan E-commerce*, <http://jurnal-sdm.blogspot.com>, diakses pada hari rabu tanggal 15 Mei 2020

3. *Consumer to consumer*, yakni negosiasi bisnis dengan penggunaan elektronik yang dilaksanakan beberapa konsumen untuk menepati suatu kepentingan khusus dan di waktu khusus juga.⁴

Perjanjian jual beli lewat *e-commerce* ini bisa menggunakan anutan ketentuan absahnya perjanjian jual beli yang telah ada di Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dikarenakan *e-commerce* yakni salah satu kegiatan jual beli. Hanya saja yang membedakannya yaitu jual beli dengan perantara *online*.

Dilihat isi Pasal 15 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik menyebutkan jika :

"Ayat (1) yakni suatu Pengadaan Sistem Elektronik wajib mengadakan Sistem Elektronik dengan cakap dan aman serta berkonsekuensi atas berlangsungnya Sistem Elektronik dengan selayaknya.

Ayat (2) yakni Pengadaan Sistem Elektronik berkonsekuensi akan berlangsungnya Sistem Elektroniknya".

Salah satu Pasal 17 Ayat (2) yang ada di Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik juga menjelaskan: "Seluruh pihak yang melaksanakan Transaksi Elektronik seperti yang disebutkan pada Ayat (1) harus beritikad baik saat melaksanakan korelasi maupun pergantian Informasi Elektronik maupun Dokumen Elektronik saat negosiasi dilakukan".

Dilihat Pasal 19 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik disebutkan: "Pelaksanaan Transaksi Elektronik wajib memakai Sistem Elektronik yang sesuai persetujuan". Di bawah ini merupakan tingkatan dalam transaksi elektronik :

1. Penawaran, Pasal 17 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik disebutkan jika: "Pengadaan Transaksi Elektronik bisa dilaksanakan dalam cakupan umum ataupun privat".
2. Ketentuan tentang waktu penawaran serta penerimaan keterangan maupun Transaksi Elektronik. Pasal 20 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik juga menyebutkan :
 1. "Ayat (1) yaitu bila kedua pihak menetapkan hal lain, Transaksi Elektronik berlaku disaat negosiasi transaksi telah diberikan oleh pengirim sudah diperoleh serta disepakati penerima.
 2. Ayat (2) yaitu kesepakatan negosiasi transaksi elektronik wajib dilaksanakan beserta pengesahan persetujuan ala elektronik".

Perjanjian *e-commerce* di dalamnya diperoleh suatu metode negosiasi serta metode persetujuan ragam barang maupun jasa yang dibeli. Sehingga perundingan yang terjadi sesama penjual maupun pengirim (*seller*) dengan pembeli maupun penerima (*buyer*) berakhir. Penjual bersepakat untuk menyetujui ragam barang maupun jasa yang diinginkan dengan perantara elektronik yang dipakai untuk melaksanakan negosiasi itu lalu pembeli mendapatkan validasi dalam perantara elektronik itu jika order atau alternatif barang maupun jasa yang sudah dilihat oleh penjual.

⁴ Haris Faulidi Asnawi, *Transaksi Bisnis e-commerce perspektif Islam*, Magistra Insania Press, Yogyakarta, 2004, hal. 18.

Setelah pembeli memberikan validasi kepada penjual bahwa barang maupun jasa yang dipesan telah dibayar sesuai harga, selanjutnya ada konfirmasi lebih lanjut lewat perangkat elektronik dari penjual yang dipakai kepada pembeli, dan tingkatan selanjutnya ialah barang yang telah dipesan pembeli diberikan oleh penjual sebanding dengan negosiasi yang sudah dilaksanakan sebelumnya itu. Perjanjian diantara pembeli dan penjual dinyatakan berakhir jika semua proses online telah terlewati, yang terdapat proses penawaran, pembayaran, dan penyerahan barang maupun jasa.

Dilihat lagi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (7) disebutkan jika: "Kendaraan merupakan salah satu instrumen angkut jalanan yang contohnya seperti transportasi bermotor, mobil serta transportasi tidak bermotor." Disisi lain, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 1 Ayat (8) juga disebutkan jika: "Kendaraan bermotor ialah sarana pengoperasiannya dengan perangkat mekanik berbentuk mesin kecuali transportasi yang berjalan diatas rel."

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (10) jo Pasal 1 Ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menjelaskan definisi kendaraan bermotor serta mobil umum yakni "Seluruh transportasi guna pemakaiannya untuk mengantar barang maupun orang yang memungut bayaran setelahnya."

Yenny Salim dan Peter Salim berpendapat jika transportasi *online* yaitu "transportasi roda dua atau roda empat yang dicarter yang sistem carternya memboncengkan konsumen".⁵

Dikutip dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (20), disebutkan jika: "Sepeda motor serta mobil ialah transportasi roda dua atau roda empat maupun tanpa rumah-rumah serta maupun tanpa kereta samping ataupun kendaraan bermotor serta mobil beroda tiga tanpa rumah-rumah". Transportasi *online* ialah instrumen jalan transportasi darat yang memakai angkutan roda dua serta roda empat dari suatu destinasi ke destinasi lain dengan membawa penumpang dan meminta suatu biaya.

Selain itu, mengenai Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur transportasi bermotor dan mobil umum yang menjelaskan jika: "Kendaraan bermotor dan mobil umum harus mengikuti uji berkala yang bertujuan penyempurnaan ketentuan teknis serta layak jalan". Pasal 39 Ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian RI No. 5 Tahun 2012 juga menjelaskan, "Tanda nomor transportasi bermotor dan mobil umum ialah kuning sebagai dasarnya, hitam tulisannya."⁶

1.1 Syarat-syarat Penyelenggaraan Angkutan Umum

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 138 menyebutkan: "Ayat (1) yang berisi: Angkutan umum diadakan bagi usaha penyempurnaan kebutuhan angkutan yang nyaman, selamat, serta murah; Ayat (2) menyebutkan Pemerintah berkewajiban mengenai pengadaan angkutan umum seperti yang disebut dalam ayat (1); Ayat (3) Angkutan umum orang maupun benda semata-mata dilaksanakan memakai kendaraan bermotor dan mobil umum".

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 139 disebutkan: "

⁵ Peter Salim dan Yenny Salim, *Kamus Bahasa Indonesia*, Edisi I, Jakarta, 1991, hal. 38.

⁶<http://m.detik.com/news/berita/3098973/ini-aturan-yang-membuat-go-jek-cs-dilarang-beroperasi-oleh-kemenhub>, diakses 26 Mei 2018 pukul 09.42 Wib.

Ayat (1) yakni Pemerintah harus menanggung adanya kendaraan umum sebagai jasa angkutan orang maupun barang dalam kota, provinsi maupun rute batas Negara;

Ayat (2) yakni Pemerintah daerah provinsi harus menanggung adanya kendaraan umum bagi jasa angkutan orang maupun barang jarak kota di area provinsi;

Ayat (3) yakni Pemerintah daerah kabupaten-kota harus menanggung adanya kendaraan umum bagi jasa transportasi orang maupun barang pada area kabupaten-kota;

Ayat (4) yakni BUMN atau badan usaha daerah maupun badan hukum lain melakukan pengadaan jasa angkutan umum seperti dalam keputusan pengaturan perundang-undangan".

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 140 juga menjelaskan: Akomodasi pengangkutan orang mengenakan transportasi bermotor serta mobil umum yakni :

- a. Angkutan orang bersama kendaraan bermotor serta mobil umum dalam trayek;
- b. Angkutan orang bersama kendaraan bermotor serta mobil umum tidak dalam trayek.

Seperti persyaratan diatas maka untuk pengangkutan orang, angkutan umum yang harus dipakai ialah mobil umum maupun transportasi motor, yang pembagiannya yakni angkutan umum dalam trayek serta angkutan umum bukan dalam trayek. Usaha angkutan umum bisa diaplikasikan untuk pemerintah (BUMN, BUMD) serta badan hukum lainnya dalam putusan peraturan perundang-undangan.

2. Perlindungan hukum

Kewajiban dari pelaku usaha terhadap berbasis transportasi *online* ialah:

1. Mempunyai itikad baik ketika melaksanakan kegiatan usahanya.
2. Menyampaikan keterangan detail dengan jelas, benar secara jujur mengenai kondisi juga jaminan barang maupun jasa juga menjelaskan cara pemakaian, pembetulan serta perawatan
3. Menanggapi konsumen jasa secara baik, jujur dan inklusif.
4. Menjaga kualitas suatu muatan maupun jasa yang diciptakan dan/atau diperualbelikan berlandaskan ketetapan tolak ukur kualitas muatan maupun jasa yang berlaku.
5. Memberi peluang pemeriksaan serta penggunaan muatan maupun jasa yang spesifik terhadap konsumen jasa dan juga memberi garansi pada muatan yang diproduksi maupun perniagaan.
6. Memberi penggantian atau kompensasi kerugian dampak dari eksploitasi muatan maupun jasa perniagaan.
7. Memberikan suatu penggantian seperti kompensasi jika barang maupun jasa itu berbeda seperti awal perjanjian.

Adanya penjelasan makna penyedia jasa di Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen ialah; "seseorang ataupun badan usaha, berupa badan hukum serta selain badan hukum yang dibangun serta berpangkat ataupun melaksanakan aktivitas di area

hukum publik, meskipun dengan sendiri ataupun serempak lewat perjanjian mengelola aktivitas usaha di bagian ekonomi.”⁷

Jika dilihat kembali, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen penjabaran pemahaman pelaku usaha sangat luas. Jangkauan luasnya pemahaman itu mempunyai kesamaan seperti pemahaman pelaku usaha yang ada dalam masyarakat dunia, yaitu dikategorikan sebagai produsen yang merupakan pencipta produk jadi (*finished product*), pembuat bahan baku, pencipta suku cadang, seseorang menunjuk dirinya sendiri selaku produsen, dengan mendaftarkan namanya atau dengan tanda pengenal lain miliknya, menyeleksi beserta hasil asli, oleh hasil tertentu, mengimpor salah satu hasil yang bertujuan diperjualbelikan, dipinjamkan, disewagunakan (*leasing*) maupun pengiriman lain pada negosiasi perdagangan, pemasok (*supplier*), yang personalitasnya dari produsen atau importir tidak bisa dipastikan.⁸

Az. Nasution mengatakan jika Hukum Perlindungan Konsumen merupakan hukum konsumen mengandung asas ataupun kaidah pada sifatnya mengatur, serta berisi karakteristik yang menjaga kepentingan konsumen. Definisi hukum konsumen ialah keutuhan dari suatu asas hukum yang menata afiliasi serta masalah yang ada dari beberapa pihak yang berikatan dengan barang maupun jasa konsumen pada pergaulan hidup.⁹

Penafsiran Perlindungan Konsumen dalam Pasal 1 Ayat (1) Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, ialah seluruh usaha yang menjamin memiliki kepastian hukum yang bertujuan mengupayakan perlindungan untuk konsumen.

Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) ialah badan pemerintah bermanfaat sebagai pengamat serta juga mengorganisasi masalah transportasi dalam angkutan jalan. Latar belakang dibentuknya Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dikarenakan lalu lintas serta angkutan jalan memiliki posisi penting yang menjunjung pembangunan serta unifikasi nasional semacam elemen dari usaha meningkatkan ketentraman publik seperti yang ada dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Lalu lintas serta angkutan jalan yang merupakan suatu bentuk dari kendaraan nasional haruslah diperluas potensi dan perannya untuk melangsungkan lalu lintas dengan keselamatan, keamanan, kelancaran serta ketertiban yang baik bertujuan mendukung pembangunan ekonomi dan perluasan area. Pelaksanaan DLLAJ oleh Pemerintah Daerah dalam bagian Perhubungan yang dikendalikan Kepala Dinas dan berpangkat di bawah serta berkonsekuensi kepada Bupati lewat Sekretaris Daerah.

Pengelolaan lalu lintas serta angkutan jalan secara tidak langsung diharuskan karena adanya kemajuan lingkungan taktis nasional dan internasional yang sebanding dengan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi, otonomi daerah, maupun juga tanggungjawab pengelolaan Negara. Akibatnya muncul suatu tugas untuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ialah;

- a. Formulasi pengaturan teknis pada aspek lalu lintas serta angkutan jalan;
- b. Pengelolaan kegiatan pemerintah serta pengakomodasian umum alam aspek lalu lintas maupun angkutan jalan;

⁷ Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

⁸ Ahmadi Miru & Sutarrnan Yodo, Hukum Perlindungan Konsumen, Cetakan Kedua, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hal. 8

⁹ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Grasindo, Jakarta, 2000, hal. 9.

- c. Pembaharuan serta implementasi tugas pada aspek pengelolaan lalu lintas maupun angkutan jalan.

Dalam melakukan tanggung jawab seperti yang disampaikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjalankan fungsi, salah satunya yaitu:

1. Merancang sebuah tindakan serta rencana dalam bagian Lalu Lintas maupun Angkutan Jalan;
2. Penyediaan subjek pengaturan, pengamatan pengelolaan Lalu Lintas, penerapan Lalu Lintas, edukasi keselamatan serta keteraturan Lalu Lintas;
3. Penyediaan pembuatan serta penentuan jaringan transportasi Jalan;
4. Penyediaan pembubuhan persetujuan, peluasan dan penanganan kebanyakan muatan serta tertib penggunaan jalan;
5. Penyediaan serta penyelarasan dengan bagian juga instansi pada transportasi lokal;
6. Pembaharuan penanganan, pemantauan, penilaian serta pemberitahuan pelaksanaan tugas;
7. Mengorganisasi serta menyediakan strategi mekanisme infrastruktur kendaraan umum;
8. Penyediaan dan organisasi dengan bagian dan badan terkait untuk perancangan pembentukan transportasi lokal;
9. Mengadakan manajemen dalam cakupan bagian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁰

Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) mempunyai kekuasaan, yakni :

1. Merumuskan strategi dalam bidang perhubungan, informatika, dan komunikasi;
2. Mengklasifikasi serta menetapkan rancangan publik jaringan angkutan jalan kabupaten;
3. Pengamatan serta penanganan operasional dan pemakaian jalan kecuali untuk keperluan lalu lintas pada jalan kabupaten;
4. Pengkategorian jaringan trayek serta penentuan kepentingan prasana bagi kepentingan transportasi dimana area akomodasinya berada di suatu kabupaten;
5. Pembagian acuan persetujuan trayek angkutan perdesaan maupun angkutan kota;
6. Pembentukan serta penentuan area lintas angkutan benda di area jalan kabupaten;
7. Pembagian acuan persetujuan mekanisme angkutan benda, angkutan pariwisata, angkutan sewa, serta angkutan taksi;
8. Mengelola administrasi serta implementasi lalu lintas pada area kabupaten;
9. Mengelola penangkalan serta penyelesaian kecelakaan lalu lintas pada area kabupaten;
10. Mengaktualisasikan pengetesan teratur transportasi bermotor;
11. Melakukan inspeksi transportasi jalan dengan kedaulatannya;
12. Melakukan pemeriksaan kesalahan : pengaturan daerah bagian Lalu Lintas Angkutan Jalan, melengkapi kualifikasi teknis serta patut jalan, pelanggaran keputusan pengetesan teratur, serta pengesahan kendaran umum;
13. Pembagian acuan persetujuan trayek angkutan kota di area akomodasinya pada satu area kabupaten;

¹⁰ Andrew R. Cecil, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Nuansa Cendikia, Jakarta, 2011, hal. 31.

14. Pengaturan serta akomodasi pemberdayaan komunikasi sosial juga perluasan kemitraan media.

Peraturan yang dibuat oleh Kemenhub kalah oleh putusan Mahkamah Agung. Oleh karena itu pemerintah yaitu Kementerian perhubungan dan jajarannya tunduk dan patuh pada azas dalam menyikapi putusan Mahkamah Agung. Kemenhub patuh terhadap seluruh hukum dan peraturan setelah putusan Mahkamah Agung tentang Uji Materi PM 26 Tahun 2017 pada 1 Agustus 2017 disetujui. Kemudian, Kemenhub akan berkoordinasi bersama seluruh pihak untuk memberikan lebih baik untuk masyarakat agar tidak adanya permasalahan yang ditimbulkan dari putusan Mahkamah Agung. Sejumlah pasal di dalam putusan Mahkamah Agung dari perolehan pengkajian di persidangan salah satunya kontradiktif dengan pengaturan perundang-undangan yang lebih tinggi serta hilangnya kekuatan hukum mengikat.

Di dalam Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 ada 14 poin yang dirasa melenceng dari undang-undang yang lebih tinggi, salah satunya Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah serta Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu Mahkamah Agung memutuskan poin-poin itu tidak memiliki intensitas hukum mengikat, dan wajib mencabut pasal-pasal yang terkait kepada Menteri Perhubungan.

Penyelenggaraan usaha angkutan umum semestinya membentuk kesejahteraan masyarakat. Artinya pemerintah dalam hal ini mengatur ketertiban, keseimbangan, dan juga kesetaraan untuk kebutuhan rakyat. hal ini serupa seperti pendapat peneliti transportasi Djoko Setijowarno jika angkutan orang wajib memiliki unsur selamat, aman dan nyaman.

Seharusnya pemerintah diharuskan memiliki perangkat dalam mengamati penerapan bidang usaha transportasi agar dapat mengontrol keteraturan dan pembentukan angkutan secara nasional. Kembalinya tarif taksi *online* menjadi sediaan kala serta dihapusnya penetapan tarif berdasarkan keputusan Mahkamah Agung. Sebagai informasi, sekitar 6 orang yaitu seluruh pengendara angkutan sewa khusus membagikan pernyataan protes serta mengutarakan permintaan hak uji materiil akan beberapa pasal di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor dan Mobil Umum Tidak Dalam Trayek

Sedangkan untuk Peraturan Menteri Perhubungan (permenhub) Nomor 108 tahun 2017 terus menuai pro serta kontra oleh para pengemudi taksi *online*, dan sudah diajukan gugatan ke Mahkamah Konstitusi. Ribuan pengendara taksi *online* yang terhimpun suatu koalisi melaksanakan demo untuk dibatalkannya regulasi tersebut. Pasalnya, mereka menilai peraturan itu akan semakin memberatkan dan membatasi dalam bekerja.

Regulasi akan memberikan legalitas serta perlindungan bagi para pengemudi taksi *online* dan konsumen diseluruh Indonesia. Sehingga bila nantinya ada kejadian tidak terduga akan mudah terlacak. Permenhub itu memberikan perlindungan kepada taksi *online* itu juga. Artinya, dengan Permenhub ini taksi *online* menjadi legal karena ini sudah menyangkut angkutan publik, namun mendorong lembaga legislator untuk mengubah Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sampai sekarang, tidak ada perubahan kebijakan mengenai transportasi *online*.

Berdasarkan uraian diatas, harus ada pemahaman atau dari perusahaan usaha transportasi *online* mengenai akomodasi yang maksimal bagi konsumen jasa yang bertujuan pengembangan keamanan dan juga keselamatan berkendara untuk konsumen jasa transportasi *online*.

Dianjurkannya pengamanan hukum pada pengguna jasa serta konsumen jasa transportasi *online* sehingga pemerintah bisa menata dan mengamati setiap dampak yang muncul dari transportasi *online*. Latar belakang pembentukan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena lalu lintas dan angkutan jalan memiliki pengaruh andil pada kontribusi pengembangan serta unifikasi domestik yang menjadi salah satu usaha mengembangkan kesejahteraan umum seperti yang disebutkan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana salah satu dari struktur kendaraan domestik harus meningkatkan kemampuan dan kedudukannya untuk membangun keamanan, kelancaran, ketertiban, serta keselamatan berlalu lintas maupun angkutan jalan yang bertujuan membantu pembentukan ekonomi dan perluasan area.

D. Kesimpulan

Adanya kegiatan usaha transportasi *online* ini muncul suatu hukum baru dimana pengaturan hukum tersebut mengatur tentang kegiatan usaha itu. Akan tetapi hukum yang dibuat pemerintah dinilai melenceng atau tidak sesuai dengan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa aspek yang dinilai melanggar dari ketentuan pemerintah seperti penentuan tarif yang ditentukan sendiri tanpa melibatkan pemerintah, belum ada jaminan keselamatan dan juga keamanan baik bagi pengguna jasa maupun konsumen. Karena dalam undang-undang tersebut transportasi *online* adalah dilandaskan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun yang isinya tentang pengelolaan mengenai ketentuan yang terikat dengan keselamatan dan keamanan yang wajib dilengkapi bagi pengguna jasa maupun perusahaan jasa transportasi.

Bentuk perlindungan hukum untuk pengguna jasa serta konsumen jasa (penumpang) transportasi *online* berbasis aplikasi *online* atas peluang akibat yang mungkin terjadi adalah dengan menjadi peserta asuransi yang difasilitasi oleh perusahaan jasa transportasi *online*. Mengingat apabila adanya kerugian yang ditanggung oleh konsumen ataupun pengguna jasa, mereka tidak dapat menuntut haknya untuk penggantian ganti rugi atas kerugian yang ditanggung. Dan juga belum adanya pengaturan yang mengatur tentang transportasi *online* dan juga penjelasan mengenai ganti ruginya yang dialami oleh pengguna jasa maupun konsumen jasa.

Disarankan dikarenakan fungsi dari adanya teknologi aplikasi tersebut yaitu sebagai jembatan kegiatan usaha yang dilakukan perusahaan serta pengguna jasa, dan bukan bagian usaha secara khusus, perusahaan yang menyediakan jasa transportasi *online* dan juga beberapa perusahaan lain yang serupa harus membuktikan dirinya termasuk dalam sebuah perusahaan teknologi. Sebab tujuan adanya perusahaan tersebut yakni melaksanakan dan membangun teknologi yang tujuannya dipakai sebagai jembatan di antara perusahaan aplikasi pengguna jasa.

Disarankan ditinjau kembali undang-undang transportasi, karena transportasi sangat maju dengan bantuan teknologi aplikasi, dan armada yang berbasis jalur, sudah tertinggal zaman. Adanya transportasi bertujuan untuk memudahkan masyarakat memakai kendaraan yang cepat, efisien dan juga terjamin keselamatan serta keamanannya. Selain itu transportasi tersebut harus berjalan seiring berjalannya perkembangan teknologi masa kini, mampu menjangkau seluruh area yang ada di Indonesia demi membantu pengembangan nasional dengan bayaran yang murah bagi masyarakat.

Daftar Pustaka

- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986.
- Sri Redjeki Hartono, *Kapita Selekta Hukum Ekonomi*, PT Mandar Maju, Bandung, 2000.
- _____, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001.
- Subekti, "*Hukum Perjanjian*", Intermasa, Bandung, 2002.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, *Hukum Transportasi di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.
- Tuti Rastuti, *Seluk Beluk Perusahaan dan Hukum Perusahaan*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2015.
- Suriansyah Murhani, *Manajemen Pengawasan Pemerintah Daerah*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2008.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Depdikbud, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1991.
- Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata hukum*, Alumni, Bandung, 2004.
- R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, cet. III, Bandung, 1987.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008.