



Tanggung Jawab Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi Online Terhadap Keselamatan Penumpang Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di PT. Gojek Indonesia

Wulan Berlianti¹, Pamungkas Satya Putra²

^{1,2}Fakultas Hukum , Universitas Singaperbangsa Karawang

Abstract

Received: 11 Februari 2023

Revised: 22 Februari 2023

Accepted: 3 Maret 2023

The development of online application-based transportation services that offer services for the transportation of people and/or goods which were introduced in 2015. The ease of online application-based transportation is also inseparable from the emergence of problems. Based on this, the author intends to conduct research with the aim of knowing the responsibilities of companies providing online transportation services to passengers in the event of an accident, to examine the legal position of companies providing online transportation services in applicable laws and regulations, to describe how legal protection forms for service providers. Online Transportation Against Accident Passengers. The research method used in writing this thesis is normative juridical which is carried out by examining secondary data consisting of primary, secondary and tertiary legal materials. Data collection techniques are carried out by means of literature study. The data that has been obtained is analyzed qualitatively. Based on the results of the research, the authors conclude that online motorcycle taxis are not a public transportation company regulated in Article 47 paragraph (3) of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation because two-wheeled vehicles are not included in the general motorized vehicles referred to in the article. . With the enactment of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 108 of 2017, this is the basis for online motorcycle taxis to operate. The responsibilities of online motorcycle taxi application provider companies in the transportation sector cannot be equated with the responsibilities of public transportation companies. Responsibilities between application provider companies and service providers are equal and jointly responsible.

Keywords:

Ojek Online, Legal Position, Responsibility

(*) Corresponding Author: wulanberlianti@gmail.com

How to Cite: Berlianti, W., & Putra, P. (2023). Tanggung Jawab Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi Online Terhadap Keselamatan Penumpang Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di PT. Gojek Indonesia. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(8), 481-491. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7897912>

PENDAHULUAN

Perkembangan tata kehidupan di Indonesia dewasa ini mengalami dinamika yang pesat. Semangat perubahan ini terjadi sebagai bentuk kesadaran anak bangsa untuk mencapai sebuah Negara-Bangsa yang bermartabat dalam penyelenggaraan dan pengelolaan kehidupan bernegara yang demokratis dan berkeadilan. (Mokhammad Najih dan Soimin, 2016) Seiring berkembangnya zaman dan semakin berkembangnya teknologi modern yang di dukung media sosial membuat informasi dapat menyebar luas secara cepat dan mendorong kegiatan usaha di berbagai bidang. Pelaku usaha memanfaatkan situasi ini untuk mengembangkan jenis usahanya.



Pada dasarnya masyarakat Indonesia sangat bergantung pada angkutan umum untuk memenuhi setiap aktifitas sehari-hari, baik di daerah atau di kota-kota besar. Selain karena sebagian masyarakat tidak memiliki kendaraan pribadi ataupun karena level kemacetan di kota sangat tinggi. Peluang ini membuat pelaku usaha menyediakan jasa transportasi yang mudah dan cepat bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau masyarakat yang tidak memiliki efisiensi waktu dengan menaiki angkutan umum.

Demi menekannya tingkat kemacetan atau demi memenuhi kebutuhan aktifitas masyarakat sehari-hari agar lebih efisien pelaku usaha kemudian mendirikan sebuah perusahaan GO-JEK berbasis online. GO-JEK merupakan perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim.

Transportasi merupakan bagian hukum lalu lintas (*communication* atau *verkehr*) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain (Soegijatna Tjakranegara, 1995). GO-JEK merupakan transportasi sangat tepat di kota yang tingkat kemacetannya sangat tinggi. GO-JEK juga sangat mudah di pesan secara online, memberikan kemudahan bagi pengguna aplikasi GO-JEK online dalam mendapatkan transportasi di mana saja dan kapan saja melalui aplikasi online. Selain layanan transportasi, aplikasi GO-JEK memiliki 20 layanan lainnya. Merupakan *social impact* salah satu yang terbesar dari perusahaan teknologi Indonesia. Dalam menjalankan usahanya, PT GO-JEK Indonesia sebagai penyedia layanan jasa transportasi online melakukan kemitraan dengan seluruh pengemudi GO-JEK di Indonesia. Peraturan yang digunakan di dalam melakukan kemitraan ini tertuang dalam perjanjian tertulis yang dilakukan di dalam perjanjian elektronik.

Secara umum dikenal ada empat dasar hak-hak konsumen di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 4 yaitu: “Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan”.

Hal ini berkaitan dengan hak-hak penumpang (sebagai konsumen) untuk dipenuhi kewajibannya oleh penyedia jasa transportasi. Sehubungan dengan itu maka diperlukan perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi serta jenis-jenis angkutan lainnya adalah unsur keselamatan angkutan dan tanggung jawab pengangkut (Shidartha, 2000). Namun dalam prakteknya, masih sering pengemudi angkutan mengabaikan hak-hak konsumen melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Setiap kecelakaan transportasi yang terjadi selalu menimbulkan dampak kerugian secara nyata dialami penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian secara immateriil seperti kekecewaan, ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang, yang tentu saja menimbulkan permasalahan hukum yang berkepanjangan, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab hukum perusahaan penyedia jasa transportasi online terhadap kenyamanan, keamanan dan

keselamatan penumpang, agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait bagi penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkuta, pekerja (pengemudi) serta penumpang.

Dalam hal ini sesuai yang ada di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 191 dan Pasal 192, menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan dan penyelenggaraan angkutan. perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak penumpang diangkat dan berakhir ditempat tujuan yang disepakati. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan penumpang, kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut. Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah. Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian skripsi ini diberi judul: “Tanggung Jawab Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi *Online* Terhadap Keselamatan Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Pt Gojek Indonesia”.

METODE PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian terdapat dua cara yang dapat dilakukan, yaitu penelitian hukum secara normatif. Penelitian hukum secara normatif adalah penelitian hukum yang menggunakan sumber data sekunder atau data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan.

Untuk memperoleh, mengumpulkan dan menganalisis hal-hal yang berkaitan dengan data yang bersifat ilmiah, maka diperlukan suatu metode agar dapat menjadi susunan suatu data yang konsisten dan sistematis.

Jenis Penelitian dalam penelitian ini akan menggunakan jenis penelitian Yuridis-Normatif dikarenakan dengan permasalahan yang terkait dengan pertanggungjawaban jasa transportasi online PT GO-JEK Indonesia sebagai pihak yang memberikan jasa terhadap konsumen yang mengalami kecelakaan.

Spesifikasi penelitian yang di gunakan adalah jenis metode preskriptif analitis yaitu melakukan analisis terhadap hasil penelitian dengan menggunakan peraturan perundang-undangan dan teori yang relevan.

Dalam penelitian ini jenis dan sumber data penelitian yang digunakan adalah jenis data primer meliputi:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Kitab Undang-undang Hukum Perdata
- 3) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- 4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 5) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian

Penulis memilih lokasi penelitian di PT GO-JEK Indonesia DKI Jakarta, Pasaraya Blok M Gedung B Lt, 6 Jalan Iskandarsyah II No.7. RW 2, Melawai Kebayoran Baru, RT 3/RW 1, Melawai, Kebayoran Baru, Kota Ibukota Jakarta 12160.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanggung Jawab Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi Online Terhadap Penumpang Apabila Terjadi Kecelakaan. Tanggung jawab hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi online, dapat diketahui dengan memahami bahwa usaha melalui teknologi aplikasi bukan merupakan klasifikasi dari bidang usaha, dalam hal ini perusahaan penyedia aplikasi transportasi online berfungsi sebagai penghubung kegiatan usaha, dan bukan merupakan bidang usaha yang ada secara khusus. Karena pada dasarnya perusahaan penyedia aplikasi transportasi online bukan merupakan perusahaan transportasi online seperti perusahaan penyedia taksi atau bus umum maka tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi transportasi online tidak sama seperti tanggung jawab perusahaan penyedia transportasi umumnya.

Tanggung jawab dari perusahaan transportasi online kepada pengguna jasa akibat adanya peralihan akun dan mengalami kerugian. hal tersebut dikarenakan tanggung jawab perusahaan aplikasi transportasi online menganut prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability principle*), karena dalam hal ini pada pelaksanaan tanggung jawab perusahaan terdapat limit tertentu sebagai batas maksimal tanggung jawab perusahaan transportasi online untuk membayar ganti rugi. Dari sisi perusahaan penyedia aplikasi transportasi online meskipun tanggung jawab mereka terbatas terhadap pengguna jasa transportasi online yang dijalankan, namun pada dasarnya citra perusahaan sangat dipengaruhi dengan pelaksanaan dari jasa transportasi itu sendiri. Apabila pelaksanaan transportasi buruk maka citra perusahaan transportasi online juga akan terkena imbasnya, jadi bukan hanya mitra/driver yang terkena dampak dari pelaksanaan transportasi yang buruk.

Dilihat dari hak dan kewajiban antara *driver* dengan konsumen juga jelas bahwa hubungan hukum terjadi akibat adanya perjanjian jual beli dan undang-undang perlindungan konsumen yang dikatakan bahwa hak *driver* adalah menjemput dan mengantarkan konsumen ke tujuan yang telah dipilih sekaligus menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen pada saat menggunakan jasa tersebut. Jika pada saat konsumen menggunakan jasa dari *driver* dan terjadi kecelakaan, maka terdapat unsur hak yang tidak terpenuhi yaitu menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen.

Perbuatan tersebut dapat di kategorikan dalam Perbuatan Melawan Hukum (PMH) yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang disebutkan bahwa “tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan itu, mengganti kerugian tersebut”(Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. , n.d.)

Perbuatan tersebut dapat di kategorikan dalam Perbuatan Melawan Hukum (PMH) yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang disebutkan bahwa “tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang

lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan itu, mengganti kerugian tersebut”.(Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. , n.d.)

Dengan demikian ada empat unsur yang harus dipenuhi dalam konstruksi hukum perbuatan melawan hukum:(PSHK, 2007)

- a. Adanya perbuatan melanggar hukum;
- b. Menimbulkan kerugian;
- c. Adanya unsur kesalahan;
- d. Ada hubungan kausalitas antara perbuatan hukum dan kerugian yang timbul.

Perbuatan melawan hukum dapat di pahami, baik dalam arti sempit terbatas kepada pelanggaran undang-undang, maupun dalam arti luas, yaitu meliputi baik pelanggaran terhadap undang-undang dan perbuatan manusia yang melanggar hak-hak orang lain. Dari penjelasan undang-undang tersebut jelas bahwa jika terjadi kerugian maka ada pihak yang harus bertanggung jawab. Karena *driver* terpaud oleh dua hal tersebut yaitu perjanjian dan undang-undang kepada konsumen setelah *order* diterima oleh *driver* maka ada kesepakatan di antara kedua belah pihak dan salah satu kewajiban *driver* kepada konsumen adalah memberikan pelayanan yang baik dengan cara menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen selama menggunakan jasa dalam hal ini layanan *Go-Ride* dalam aplikasi GO-JEK. Dari ke empat unsur perbuatan melawan hukum tersebut, *driver* sebagai pihak yang bertanggung jawab juga memenuhi keempat unsur tersebut dan dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum.

Dalam aturan nomor 1 dijelaskan bahwa pihak GO-JEK tidak merasa bertanggung jawab terhadap para *driver* (penyedia layanan) jika melakukan tindakan yang menyebabkan kerugian kepada konsumen dan terjadi hal-hal terhadap *driver* seperti cedera, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan, tindakan kriminal bahkan kematian, karena pihak GO-JEK dan *driver* hanya sebatas sebagai mitra kerja dan bukan pegawai dari perusahaan PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Namun para *driver* GO-JEK dapat mengikuti asuransi yang diberikan oleh PT Asuransi Allianz Life Indonesia. Produk asuransi tersebut tidak hanya melindungi *driver* GO-JEK tersebut, namun juga untuk keluarga inti dari sang *driver*. Dengan jaminan asuransi dari Allianz, asuransi ini memang dikhususkan oleh para *driver* GO-JEK tergantung *driver* tersebut ikut mendaftarkan diri mengikuti produk asuransi tersebut. Tentu saja itu semua di luar kewenangan dari PT GO-JEK Indonesia sebagai penyedia aplikasi, karena PT GO-JEK Indonesia hanya bekerja sama dengan PT Asuransi Allianz Life Indonesia untuk asuransi khusus para *driver* dan itu semua tergantung oleh para *driver* yang ingin mendaftar asuransi tersebut atau tidak. Yang jelas GO-JEK tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kesalahan yang diderita oleh *driver* dan konsumen akibat kelalaian yang ditimbulkan dari *driver*.

Namun pihak GO-JEK peduli kepada pengguna aplikasi layanan GO-JEK dalam peraturan tersebut pada nomor 2 jika pengguna aplikasi mengalami kecelakaan, cedera, atau meninggal pada saat sudah memakai layanan aplikasi GO-JEK yang dihitung sejak dijemput oleh penyedia layanan/*driver* pada saat menggunakan jasa *Go-Ride*.

Bentuk kepedulian santunan tersebut hanya sebatas bantuan santunan dan bukan tanggung jawab kepada konsumen dari perusahaan penyedia layanan

aplikasi. Santunan tersebut juga tergantung kerugian yang ditimbulkan menurut ketentuan dari pihak GO-JEK sendiri. Jadi santunan tersebut berlaku dari penumpang pada saat dijemput oleh *driver* sampai dengan penumpang sampai pada tujuan.

Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yaitu pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Dengan adanya peraturan perundang-undangan di atas maka sudah jelas pihak *driver* sebagai pihak penyedia layanan untuk memberikan jasa secara langsung kepada konsumen bertanggung jawab secara pribadi atas kecelakaan tersebut terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.

Apabila pihak *driver* tidak memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang berupa tanggung jawab kerugian seperti ketentuan yang dijelaskan di atas, maka pihak *driver* dapat dikategorikan melakukan tindakan perbuatan melawan hukum atau melanggar ketentuan yang berlaku yang tentu saja dapat di berlakukannya peraturan yang sah untuk memproses hal tersebut. Karena bentuk santunan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Tersebut hanya berupa bentuk kepedulian perusahaan kepada konsumen, maka santunan tersebut hanya sebatas bantuan secara moral kepada konsumen dari perusahaan penyedia layanan.

Kedudukan Hukum Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi Online Dalam Peraturan Perundang-Undangan Yang Berlaku

Pada hakekatnya, mengenai keberadaan transaksi ojek berbasis online merupakan sebuah perikatan. Dikemukakan Subekti, suatu perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, dimana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan dan pihak yang lain tersebut wajib memenuhi tuntutan tersebut. (Subekti, 1994)

Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 mengatur tentang pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan umum. Namun, dianggap sudah tidak sesuai lagi karena berkembangnya kebutuhan masyarakat saat itu, kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku sejak 22 Juni 2009. (Abdulkadir Muhammad, 2013).

Perusahaan ojek online adalah suatu perusahaan yang menyediakan layanan berbasis aplikasi online di mana bukan merupakan perusahaan angkutan umum yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bentuk perusahaan ini lebih fokus sebagai penghubung antara pemilik transportasi umum dengan pengguna jasa transportasi umum. Jadi perusahaan ojek berbasis aplikasi online dianggap ilegal atau tidak sah karena perusahaan tersebut merupakan penyedia aplikasi online namun pada kenyataannya juga bergerak dalam bidang transportasi umum. (Andika Wijaya, 2016)

Dalam Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan mengenai kendaraan terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor kemudian ayat (2) menyebutkan bahwa kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis, yaitu sepeda motor, mobil

penumpang, mobil bus dan mobil barang serta kendaraan khusus. Tetapi pada ayat (3) menjelaskan hanya mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang yang dikelompokkan berdasarkan fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan bermotor umum, sehingga menurut penjelasan Pasal 47, sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan dan bermotor umum yang dimaksud dalam Pasal 47 UU LLAJ.

Kemudian dikeluarkannya Surat Pemberitahuan yang ditandatangani Menteri Perhubungan RI No: UM.3012/1/21/PBH/2015 yang dilatarbelakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap transportasi online sepeda motor dianggap sebagai angkutan tanpa izin sehingga mendapatkan larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut. Namun tidak lama setelah membuat pernyataan tersebut kemudian Menteri Perhubungan mencabut pelarangan beredarnya ojek online selama pemerintah belum mampu memberikan alat transportasi publik yang efisien.

Kemudian pemerintah Indonesia menetapkan aturan berlakunya transportasi online dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Walaupun peraturan pemerintah tersebut tidak menyebutkan atau tidak mengatur mengenai kendaraan roda dua dapat menjadi alat angkutan umum yang bisa dipungut biaya. Tetapi dengan aturan tersebut transportasi berbasis aplikasi online ini dapat beroperasi sembari menunggu aturan khusus dan tegas serta peraturan yang baku terkait persoalan legalitas usaha jasa transportasi online.

Pada praktiknya, PT Go-Jek Indonesia menerapkan 2 (dua) bentuk sistem perjanjian kemitraan, yaitu: sistem perjanjian kemitraan secara tertulis yang dilakukan saat Mitra/ Driver pertama kali mendaftar pada kantor cabang PT Go-Jek Indonesia dan yang kedua adalah secara elektronik yaitu saat Mitra pertama kali mengunduh aplikasi Go-Jek melalui *smartphone* android dan *log in* untuk pertama kalinya.

Jika hubungan antara pengusaha dan pengemudi Go-Jek adalah hubungan kemitraan, maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan peraturan perundang-undangan lain di bidang ketenagakerjaan tidak berlaku. Ini karena peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan mengatur mengenai hal-hal sehubungan dengan pekerja dan pengusaha. Jika ini adalah perjanjian kemitraan, maka yang terjadi adalah bukan hubungan kerja atasan bawahan yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah, melainkan kesetaraan antara para pihak dalam hubungan kemitraan tersebut. Ini karena dalam hubungan kemitraan tidak ada unsur upah dan perintah. Apalagi kalau memang sistem yang digunakan oleh pengusaha tersebut adalah sistem setoran, yang berarti pengusaha tidak memberikan upah kepada pengemudi Go-Jek, tetapi pengemudi Go-Jek mendapat uangnya dari apa yang ia dapatkan hari itu setelah ia melakukan pembayaran setoran yang telah diperjanjikan.

PT. Go-Jek Indonesia merupakan suatu perusahaan penyedia jasa aplikasi dan bukan merupakan perusahaan angkutan umum sesuai yang telah di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perusahaan penyedia jasa aplikasi merupakan suatu perusahaan yang menyediakan layanan menggunakan berbasis aplikasi untuk pelanggan dan bentuk

perusahaan ini lebih berfokus sebagai pen jembatan yang menghubungkan antara pemilik transportasi umum dengan pengguna yang membutuhkan transportasi sehingga perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online dinilai ilegal karena perusahaan tersebut pada dasarnya merupakan perusahaan penyedia aplikasi namun pada operasionalnya bergerak dalam bidang transportasi umum.

Sedangkan perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksudkan dalam pertimbangan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 21 menyebutkan bahwa Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Berdasarkan penjabaran di atas, angkutan umum harus menggunakan kendaraan bermotor umum berupa mobil penumpang umum dan/atau mobil bus umum. Hal ini sekaligus menegaskan bahwa jenis kendaraan lain tidak boleh dipergunakan sebagai angkutan umum, sedangkan perusahaan Go-Jek mengusahakan angkutan orang di jalan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang memiliki risiko yang sangat tinggi. Dari ketentuan di atas maka terlihat kedudukan perusahaan transportasi *online* adalah sebagai mitra kerja dari perusahaan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, bukan sebagai perusahaan yang menjalankan usahanya di bidang pengangkutan secara langsung.

Hubungan kerja antar pelaku usaha dengan pengelola perusahaan transportasi *online* hanyalah sebatas pada hubungan kerjasama atau kemitraan antar kedua belah pihak berdasarkan kesepakatan yang dituangkan dalam perjanjian kerjasama. Pihak perusahaan transportasi *online* tidak mempunyai kewenangan sedikitpun untuk melakukan kegiatan usaha layaknya perusahaan pengangkutan pada umumnya, akan tetapi apabila perusahaan transportasi *online* menginginkan kewenangannya sama dengan pelaku usaha di bidang pengangkutan maka harus memulai tahapan-tahapan perizinan sesuai dengan yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan

Perlindungan Hukum Penyedia Jasa Transportasi Online Terhadap Penumpang

Setiap kecelakaan transportasi darat selalu menimbulkan kerugian kepada penumpang, pengemudi maupun pihak lain seperti perusahaan transportasi *online* dan tentu saja melahirkan permasalahan hukum baru, khususnya yang berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum perusahaan penyedia jasa transportasi darat dan perlindungan hukum penumpang untuk mendapatkan hak-hak sebagai konsumen. Seperti yang kita ketahui, transportasi *online* terdiri atas dua jenis kendaraan dalam penyelenggaraannya, yaitu kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Penumpang dapat memilih di antara dua pilihan jenis kendaraan tersebut tergantung keinginan dan kebutuhan masing-masing.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), hanya kendaraan roda empat yang dianggap dan diakui oleh pemerintah sebagai kendaraan umum, sedangkan kendaraan roda dua tidak diakui oleh pemerintah sebagai kendaraan umum. Di samping itu status hukum transportasi *online* juga masih menjadi pembahasan dan perdebatan mengingat kendaraan bermotor yang digunakan masih menggunakan plat berwarna hitam (kendaraan pribadi) dan bukan menggunakan plat berwarna

kuning (kendaraan umum). Karena jika suatu kendaraan akan dipergunakan untuk transportasi umum, seharusnya kendaraan tersebut memang menggunakan plat berwarna kuning. Guna mengisi kekosongan tersebut, pemerintah mengeluarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek sebagai revisi pengganti dari peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tersebut di antaranya memuat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antara para pemangku kepentingan, seperti para akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait, dan pelaku usaha jasa transportasi, baik yang reguler maupun yang berbasis aplikasi *online*. Hasilnya selain sudah dilakukan uji publik juga telah disosialisasikan ke berbagai kota dan dipublikasikan melalui media massa. Peraturan Menteri tersebut berlaku sejak ditetapkan atau 1 April 2017 namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 yaitu di antaranya:

1. Penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus
2. Persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC
3. Persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan;

dan Kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan, Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses *Digital Dashboard*; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017.

Upaya penumpang untuk mendapatkan perlindungan hukum apabila konsumen tersebut mengalami kecelakaan, maka penumpang tersebut berhak mendapatkan ganti rugi dari *driver* sebagai penyedia layanan berupa kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan tersebut dan dari PT Aplikasi Karya Anak Bangsa berupa santunan dalam hal ini perusahaan transportasi *online*, karena dalam syarat dan ketentuan di situs GO-JEK menyebutkan bahwa PT Aplikasi Karya Anak Bangsa memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan layanan *Go-Ride*.

Berdasarkan ketentuan di atas penumpang berhak meminta santunan kepada pihak GO-JEK, apabila dari pihak GO-JEK tidak dapat memenuhi syarat dan ketentuan di atas, maka pihak GO-JEK dapat dikategorikan wanprestasi. Namun pertanggungjawaban yang sesungguhnya ialah berasal dari *driver*, karena sebagai pihak yang melakukan kelalaian secara langsung kepada penumpang dengan tidak memberikan hak sebagai konsumen untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan selama menggunakan jasa dari *driver*. hal tersebut dapat memicu penumpang yang tidak puas dengan hak-hak sebagai konsumen dan dapat dibawa ke jalur hukum karena dianggap telah melakukan perbuatan melawan hukum yang melanggar ketentuan yang berlaku. Hal ini juga melanggar ketentuan umum yang berlaku yaitu UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Perlindungan Konsumen, dan Pasal 1365 KUHPerdara tentang Perbuatan Melawan Hukum.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa Tanggung jawab perusahaan penyedia jasa transportasi online terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan yang dialami oleh penumpang, Pertanggung jawaban dari pihak *driver* disesuaikan dengan kerugian dari konsumen. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa sebagai pemilik, pembuat dan pengelola aplikasi GO-JEK membantu berupa santunan yang telah dijelaskan dalam aturan syarat dan ketentuan dari GO-JEK dalam peraturan tanggung jawab yang intinya pihak GO-JEK peduli dengan keselamatan oleh pengguna aplikasi dengan cara memberikan santunan sesuai dengan kerugian yang didapat oleh penumpang. Jadi santunan tersebut juga berlaku pada saat penumpang dijemput oleh *driver* sampai dengan penumpang sampai pada tujuan yang dituju. Jika di luar hal itu, maka pertanggung jawaban dari *driver* tersebut tidak berlaku, karena bentuk pertanggung jawaban tersebut sepenuhnya dilakukan pada saat status konsumen menjadi penumpang pada aplikasi GO-JEK. Dalam arti pada saat konsumen menggunakan jasa layanan dalam aplikasi GO-JEK. Jika tanggung jawab tersebut tidak dilakukan maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum.

Kedudukan hukum perusahaan penyedia jasa transportasi online dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, dengan berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Namun peraturan tersebut tidak menyebutkan dan tidak mengatur mengenai kendaraan roda dua dapat menjadi alat angkutan umum yang bisa dipungut biaya. Maka kedudukan hukum dan keberadaan ojek berbasis aplikasi online di Indonesia tidak mempunyai dasar hukum atau ilegal.

Perlindungan hukum penyedia jasa transportasi online terhadap penumpang dapat ditinjau dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dinyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan dan Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa "*pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi*". Jadi jelas dalam 2 Pasal ini dikatakan bahwa *driver* dan perusahaan (pelaku usaha) yang bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh penumpang (konsumen) jika terjadi kecelakaan atau kerusakan akibat dari jasa/layanan yang diakibatkan oleh *driver*. Jika *driver* tidak bertanggung jawab maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum karena melakukan kelalaian dan tidak memenuhi hak-hak dari konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti.
Andika Wijaya. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Sinar Grafika.

- Mokhammad Najih dan Soimin. (2016). *Pengantar Hukum Indonesia*. Setara Press Wisma Kalimetro.
- Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. .
- PSHK. (2007). *Panduan Bantuan Hukum di Indonesia: Pedoman Anda memahami dan Menyelesaikan Masalah Hukum*. Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.
- Shidartha. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. PT. Grasindo.
- Soegijatna Tjakranegara. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Rineka Cipta.
- Subekti. (1994). *Hukum Perjanjian*. PT. Intermedia.