

**ANALISIS YURIDIS TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK
DALAM TRAYEK (Studi Pada PT. Gojek Indonesia)**

(Skripsi)

Oleh

NURIMAH ATSILAH



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

ABSTRAK

ANALISIS YURIDIS TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK(Study pada PT Go-jek Indonesia)

Oleh

Nurimah Atsilah

Penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek merupakan suatu kegiatan pengangkutan orang yang tidak dijalankan dan tidak mempunyai asal dan tujuan yang tetap. Salah satu perusahaan yang menjalankan kegiatan tersebut yaitu PT Go-Jek Indonesia. Dalam hal ini PT Go-Jek indonesia belum memiliki payung hukum yang tetap, oleh sebab itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis mengenai pengaturan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dan pelaksanaan pengangkutan orang pada PT. Go-Jek Indonesia termasuk dalam kegiatan pengangkutan menurut peraturan yang berlaku di Indonesia.

Penelitian ini adalah penelitian normatif-empiris, dengan tipe penelitian deskriptif. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Pengumpuan data dilakukan dengan studi pustaka studi lapangan, dan studi dokumen. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa Pengaturan penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang diselenggarakan oleh PT. Go-jek Indonesia sudah lengkap sesuai dengan ketentuan di dalam Pasal 79 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 dan Pasal 37 ayat (1) dan (2) Permenhub No. 108 Tahun 2017 dan telah memenuhi aspek keamanan dan tanggung jawab pengangkutan pengguna jasa angkutan, sesuai dengan syarat perusahaan angkutan umum. Pelaksanaan angkutan orang pada PT. Go-Jek Indonesia sudah sesuai dengan Permenhub No. 108 Tahun 2017 pada Bab I Pasal 1 ayat (3) dengan penerapan kegiatan pengangkutan Go-Car yang dilakukan PT. Go-Jek Indonesia, namun masih terdapat *driver* yang belum memenuhi ketentuan yang berlaku dan akan diperingatkan oleh PT. Go-Jek Indonesia.

Kata Kunci : Pengangkutan, Kendaraan Bermotor, Go-Jek

**ANALISIS YURIDIS TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK
DALAM TRAYEK (Studi Pada PT. Gojek Indonesia)**

Oleh

Nurimah Atsilah

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
Sarjana Hukum**

Pada

**Bagian Hukum Kependidikan
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

Judul Skripsi

: ANALISIS YURIDIS TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM
TIDAK DALAM TRAYEK
(Studi pada PT. Gojek Indonesia)

Nama Mahasiswa

: Nurimah Atsilaḥ

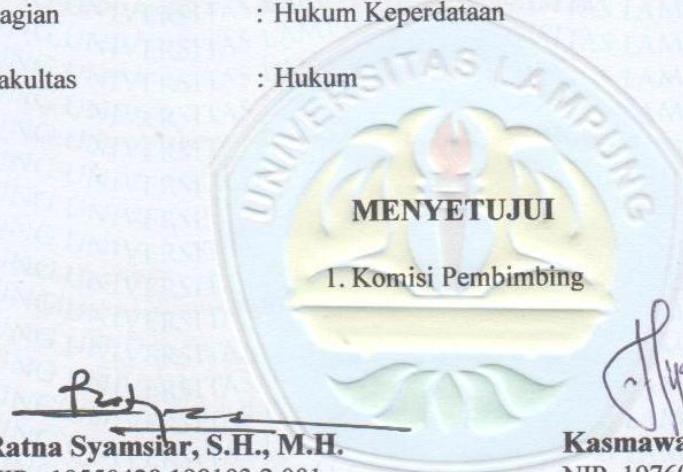
No. Pokok Mahasiswa : 1412011324

Bagian

: Hukum Keperdataan

Fakultas

: Hukum



Ratna Syamsiar, S.H., M.H.
NIP 19550428 198103 2 001

Kasmawati, S.H., M.Hum.
NIP 19760705 200912 2 001

2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan

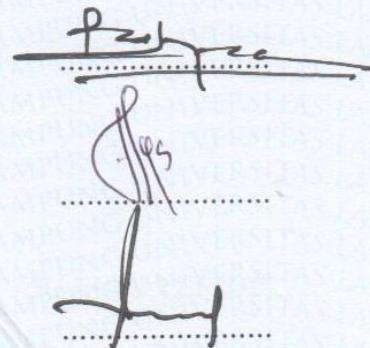
Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 19601228 198903 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua

: **Ratna Syamsiar, S.H., M.H.**



Sekretaris/Anggota : **Kasmawati, S.H., M.Hum.**

Penguji

Bukan Pembimbing : **Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.**

2. Wakil Dekan

Bidang Akademik dan Kerjasama

Fakultas Hukum



Prof. Dr. I Gede AB. Wiranata, S.H., M.H.

NIP 19621109 198811 1 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **04 Oktober 2018**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Nurimah Atsilah

NPM : 1412011324

Jurusan : Perdata

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK (Studi Pada PT. Gojek Indonesia)”** adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 4 Oktober 2018



Nurimah Atsilah
1412011324

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 13 Juli 1995, sebagai anak kedua dua bersaudara, dari Bapak Ir Ilyas Rachman dan Ibu Dra Yusniar Tanjung.

Pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD AL-AZHAR 2 Way

Halim, Bandar Lampung pada tahun 2005, Sekolah Menengah Pertama (SMP) di SMP Negeri 09 Gotong Royong, Bandar Lampung, diselesaikan pada tahun 2010 dan Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Negeri 07 Kemiling, Bandar Lampung lulus pada tahun 2013.

Penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung pada tahun 2014. Selama menjadi mahasiswa, Penulis aktif di organisasi internal maupun eksternal kampus. Di internal kampus, Penulis aktif di Badan Eksekutif Mahasiswa menjabat sebagai Anggota Dinas Komunikasi dan Informasi periode 2015-2016 dan Kepala Dinas Administrasi Sarana Prasarana periode 2016-2017. Penulis juga aktif di Himpunan Mahasiswa Hukum Perdata menjabat sebagai Bendahara Umum Himpunan Mahasiswa Hukum Perdata periode 2017-2018. Di eksternal kampus, Penulis aktif sebagai kader di organisasi Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bandar Lampung Komisariat Hukum Unila, menjabat sebagai Kepala Bidang Pemberdayaan Perempuan periode 2017-2018. Penulis

melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Bina Karya Jaya Kecamatan Putra Rumbia, Lampung Tengah pada tahun 2017.

MOTO

“Barangsiapa yang bersungguh sungguh, sesungguhnya kesungguhan tersebut untuk kebaikan dirinya sendiri”

(Qs. Al-Ankabut: 6)

PERSEMBAHAN



Atas Ridho Allah SWT dan dengan segala kerendahan hati kupersembahkan
skripsi ini kepada:

Kedua orang tuaku tercinta Ayah Ilyas Rachman dan Ibu Yusniar Tanjung
yang selama ini selalu mendo'akanku agar senantiasa diberikan kemudahan dan
kelancaran dalam setiap langkahku, dan juga telah memberikan cinta, kasih
sayang, kebahagiaan, doa, serta pengorbanannya selama ini untuk
keberhasilanku.

SANWACANA

Alhamdulillahirabbil'alamin, Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmat-Nya skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi dengan judul **“Analisis Yuridis Tentang Penyelenggaran Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Studi Pada PT Go-jek Indonesia) ”** adalah salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana hukum di Universitas Lampung.

Dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Alm. Armen Yasir, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Prof. Dr. I Gede AB. Wiranata, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Hukum Universitas Lampung;
3. Bapak Dr Sunaryo, S.H., M.Hum., selaku Ketua Jurusan Hukum Perdata, dan Ibu Rohani, S.H., Ph.D., selaku Sekretaris Jurusan Perdata;
4. Ibu Ratna Syamsiar, S.H., M.H selaku Pembimbing Utama atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini;
5. Ibu Kasmawati, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing Kedua atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan,

saran dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini serta semangat dan motivasi selama bimbingan;

6. Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum., dan Ibu Siti Nurhasanah, S.H., M.H., selaku Pembahas atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini;
7. Ibu Dona Raisa Monica, S.H., M.H. selaku Pembimbing Akademik, yang telah membimbing Penulis selama kuliah;
8. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum khususnya bagian Hukum Perdata atas bimbingan dan masukannya dalam penyelesaian skripsi ini;
9. Mba Yanti dan Seluruh Staf Administrasi Bagian Hukum Perdata atas bantuannya, saran, serta masukannya dalam proses penyelesaian skripsi ini;
10. Untuk abangku tercinta Nur Ilman Iyas S.T., M.M dan kakak iparku Raden Hesty Dwilianisary Amd. Terimakasih untuk dukungan moril dan motivasi, kasih sayang yang diberikan selama ini, serta selalu mendoakan dan menyemangatiku dan selalu ada untuk ku disaat susah maupun senang.
11. Teman terbaik saya Juan Randy Rumpia, yang telah banyak memberi motivasi, bantuan, inspirasi dan dukungan kepada penulis dalam segala hal;
12. Sahabat-sahabat seperjuangan semasa kuliah (Popy Yulianti, Selly Permata Bunda, Ika Chania Maldeva , Naura Nisrina, Nisa Istana Wati, Ria kurniawati, Ayu Berlian Ruskar, teman teman kelas akhir dan yang lainnya yang tidak bisa disebutkan satu-satu) yang selalu memberi dukungan, dan semangat selama kuliah;

13. Rekan-rekan HIMA Perdata 2014 (Nailah Noor, Ibnu Alwan, M Syaiful Hadi, M Agung Prabowo, Diaz Pratiwi, Ratu Bulan, Yohana Sinambela, Ruth Dian dan teman-teman yang lainnya yang tidak bisa di sebut satu-satu) yang telah menjadi teman yang berjuang bersama dan semangat bagi penulis selama berada di bagian Hukum Perdata;
14. Rekan-rekan Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Periode 2016-2017, Khadafi, Yuenci, Raudah, Putri, Jihan, Raka, Araafi, Rizha, Manawa, Mulei, Azhima, Mayang, Syifa, Ririk dan rekan-rekan lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Penulis ucapkan terima kasih atas kerjasama dan rasa kekeluargaan yang diberikan selama berproses bersama di Badan Esekutif Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung.
15. Kanda Yunda kesayangan yang sudah memberikan ilmu, waktu dan kasih sayang yang luar biasa kepada penulis (Kanda Anugrah Prima Utama, Aditya Ahmad Akbar, Nandha Risky Putra, James Reinaldo, Arief Alghafiqi, Raden Arief Fadlilah, Bonifa Refsi, Arief Triwibowo, Muhammad Iqbal Wahyudi, Sumaindra Jarwadi, Yunda Putri Utami, Silvi Lismarini, Julia Silviana, Ardian Ilham, Dennis Eka Pratama, Indra B Sanghadji, M Arief Koenang, Gibran Sanjaya, , Sulung Faturrahman, Hendi Gusta Rianda, Yunda Eviyatun Ruaida, Anggun Ariena Rahman, Antarielya Dewi, dan Tia Nurhawa. Penulis ucapkan terimakasih atas kemurahhatian dan bimbingannya selama ini;
16. Adik-adik kesayangan semasa kuliah (,Aulia, Agnes , Destria, Merza, lala, Ida, Narestya, Mentari, Mutiara PC, Tiur Nasution, Jane Rosalina, Thalia, Ghea, Erja, Azizah, Tasya, Dinda, Vika, Inti ,Nita, Karin, Annisa, Nabila,

- Dea, Una Melenia, Dian nata) yang selalu memberi dan menjadi semangat bagi penulis semasa kuliah dan berorganisasi;
17. Keluarga dan teman-teman KKN Bina Karya Jaya (Bapak dan Ibu Lurah, Pak Carik, Bapak Sulis dan ibu Yah Induk Semang ,bang arizano, bang Wahid, Fanisya, Rani Isnaini, Yulia, Irvan) yang telah memberi pengalaman serta pelajaran berarti selama dua bulan KKN;
 18. Kepada semua pihak yang terlibat yang tidak dapat disebutkan satu-persatu, penulis mengucapkan banyak terima kasih atas dukungan dan bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini.

Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan, namun penulis mengucapkan terima kasih atas kerjasama, doa, dan dukungan semua pihak yang berjasa selama awal penulis menempuh perkuliahan hingga menyelesaikan skripsi ini sebagai syarat Sarjana Hukum ini. Semoga Allah SWT memberikan balasan yang lebih setimpal. Akhir kata, penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung, 12 Oktober 2018

Penulis,

Nurimah Atsilah

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	
HALAMAN PERSETUJUANiii
HALAMAN PENGESAHANiv
LEMBAR PERNYATAANv
RIWAYAT HIDUPvi
MOTTOvii
HALAMAN PERSEMBAHANviii
SANWACANAix
DAFTAR ISIx
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Ruang Lingkup Penelitian	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Kegunaan Penelitian	9
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Mengenai Pengangkutan	10
B. Penangkutan Orang dan Pengaturannya	17
C. Pihak – Pihak Dalam Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek	24
D. Gambaran Umum PT. Go-Jek Indonesia.....	30
E. Kerangka Pikir	34
III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	36
B. Tipe Penelitian	37
C. Data dan Sumber Data	39

D. Metode Pengumpulan Data	40
E. Analisis Data.....	41

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Tentang Penyelenggaran Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	42
B. Pelaksanaan Pelayanan Pada PT. Go-Jek Indonesia Menurut Peraturan Yang Berlaku di Indonesia	57

V. PENUTUP

A. Kesimpulan	69
B. Saran	70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan teknologi informasi saat ini dengan cepatnya telah membuat proses dan strategis bisnis transportasi umum berubah dengan cepat. Tidak ada lagi manajemen perusahaan yang tidak peduli dengan persaingan produk dari rival bisnisnya, penggunaan perangkat teknologi informasi sudah menjadi keharusan bagi perusahaan transportasi umum, yang dapat dilihat dari anggaran belanja sampai dengan implementasi teknologi informasi disebuah perusahaan. Teknologi informasi sudah dipandang sebagai salah satu senjata untuk bersaing di kompetisi global, kecenderungan ini terlihat dari tidak digunakannya lagi teknologi informasi sebagai pelengkap dari proses bisnis perusahaan transportasi umum *online*, namun teknologi informasi dijadikan sebagai bagian dari proses bisnisnya¹.

Layanan teknologi informasi memainkan peran penting dalam mengubah hubungan penyedia layanan transportasi umum dengan lingkungannya. Di masa lalu, pengguna layanan transportasi bukan merupakan perhatian utama dari layanan teknologi informasi. Namun, pengguna transportasi umum *online* menjadi semakin penting artinya dan akan menjadi fokus utama bagi sebagian besar penyedia transportasi umum *online* dimasa mendatang. Seluruh antarmuka

¹www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123 (diakses pada tanggal 12 Januari 2018 Pukul 00:03 WIB)

transaksi dari pengguna layanan hingga pemasok, pemerintah dan pihak lainnya terkena dampak dari diterimanya transaksi elektronik secara luas. Penerapan Transaksi elektronik dewasa ini sudah digunakan berbagai bidang usaha salah satunya transportasi umum. Penerapan transaksi elektronik pada sistem transportasi di Indonesia merupakan hal baru yang memberikan dampak positif dan negatif pada saat bersamaan.

Perusahaan penyedia transportasi umum harus mau mengikuti perkembangan zaman apabila tidak mau kalah dalam persaingan sehingga berujung pada kebangkrutan, transportasi umum yang mengandalkan transaksi elektronik ini disebut dengan transportasi umum berbasis aplikasi *online* (yang selanjutnya disebut sebagai transportasi umum *online*). Implementasi transaksi elektronik selain menguntungkan penyedia layanan transportasi umum, transportasi umum *online* juga dinilai memberikan kemudahan dan efisiensi bagi pengguna layanan transportasi umum *online* tersebut.

Era modern saat ini tidak selalu harus mempertemukan kedua belah pihak secara langsung. Dengan adanya internet, para pihak dapat menyatakan kesepakatannya melalui media elektronik seperti *gadget*. Di sisi lain kehadiran internet walaupun masih merupakan media atau sarana baru dalam hal transaksi internet masih dalam fase pertumbuhan, sehingga perlu diperkokoh tentang pentingnya peranan teknologi dalam pencapaian tujuan finansial. Sebagai salah satu sarana guna melakukan transaksi perdagangan (penjualan, pembelian, promosi dan lain-lain), internet dirasakan manfaatnyaaa hal ini dapat dilihat sejumlah situs yang menyajikan *breaking news* dan menarik para pemasang iklan. Di Indonesia, keberadaan situs-situs yang menawarkan berbagai produk barang dan jasa belum

sebanyak di negara-negara lain, perkembangannya menunjuk arah yang menggembirakan.²

Kemajuan di bidang transportasi atau pengangkutan, belum lama ini, tepatnya pada awal tahun 2015, di Indonesia telah hadir model transportasi baru, yakni Go-Jek yang berada dalam naungan suatu perusahaan bernama PT. Go-Jek Indonesia. Sebenarnya, Go-Jek juga tidak bisa dikatakan sebagai model transportasi baru, sebab Go-Jek adalah jasa transportasi menggunakan kendaraan roda dua yakni sepeda motor, yang sudah cukup lama masyarakat kenal dengan sebutan ojek, yang melayani angkutan penumpang untuk transportasi lingkungan yang berjarak pendek.³

Kecanggihan akan aplikasi berbasis android juga tengah banyak dimanfaatkan oleh individu-individu yang baru ingin merintis sebuah bisnis, ataupun bagi pelaku usaha sebagai upaya dalam meningkatkan penghasilannya disamping memberikan kemudahan bagi setiap orang, antara lain dapat dilihat dengan semakin banyaknya aplikasi travel *online*, aplikasi penjualan pakaian, dan lain sebagainya, dimana kesemuanya dapat diunduh melalui *google play* maupun *app store* yang merupakan penyedia fitur aplikasi pada setiap *smartphone* android. Salah satu bentuk aplikasi yang berhasil dirancang dan telah memberikan dampak positif bagi masyarakat khususnya di Indonesia adalah aplikasi yang menawarkan layanan jasa transportasi dengan sepeda motor (ojek) yang disebut dengan “Go-Jek”. PT. Go-Jek Indonesia didefinisikan sebagai perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek

²M. Arief Mansur, Elisatris Gultom, *Cyber Law Aspek Hukum Teknologi Informasi*, (Bandung: PT. Refika Aditama , 2009). hlm 147

³Dikutip dari aplikasi “Panduan Go-Jek Indonesia”, hlm. 1

Go-Jek berbeda dengan ojek, karena Go-Jek merupakan transportasi *online* yang cara pemesanannya hanya dapat dilakukan melalui aplikasi Go-Jek di *smartphone*. Selain itu, transportasi *online* ini juga tidak hanya melayani jasa angkutan orang, seperti ojek pada umumnya, melainkan juga melayani jasa angkutan barang, dan bahkan juga menyediakan jasa layanan pesan antarmakanan dan belanjaan di toko-toko. Sehingga, secara keseluruhan, pada aplikasi Go-Jek terdapat empat layanan, diantaranya:

1. *Instant Courier*, yakni layanan pengiriman barang.
2. *Transport*, yakni layanan angkutan orang.
3. *Go-Food*, yakni layanan pesan antar makanan.
4. *Shopping*, yakni layanan pesanantar barang belanjaan.⁴

Selain keempat layanan tersebut, pada bulan Oktober 2015, PT. Go-Jek Indonesia kembali meluncurkan beberapa layanan baru diantaranya *Go-Glam*, *Go-Clean*, *Go-Massage*, serta *Go-Box*. Bersamaan dengan peluncuran layanan baru tersebut, ketiga layanan yang sudah ada sebelumnya yakni, *Instant Courier* berubah nama menjadi *Go-Send*, *Transport* berubah nama menjadi *Go-Ride*, *Go-Car* serta *Shopping* berubah nama menjadi *Go-Mart*.

Go-Jek dapat memudahkan masyarakat dalam kegiatan pengangkutan di tengah keadaan perkotaan yang sering mengalami kemacetan. Selain itu, layanan *Go-Send* juga merupakan inovasi baru dalam hal pengangkutan barang, karena dapat mengantarkan barang dalam waktu yang lebih cepat, dibandingkan dengan perusahaan pengangkutan lainnya. Adanya fenomena transportasi berbasis

⁴*Ibid*, hlm. 4.

aplikasi *online* ini erat berhubungan dengan kegiatan pengangkutan yang secara yuridis merujuk pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Hal ini jelas memberikan definisi tentang pengangkutan. undang-undang tersebut tidak memberikan gambaran yang jelas mengenai transportasi yang bersifat *online* yang dihubungkan dengan Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik sebagai wadah aplikasi *online* tersebut. Oleh karena itu pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan membahas suatu permasalahan yang muncul karena adanya perkembangan teknologi yang dikaitkan dengan aplikasi *online*. Oleh sebab itu Kementerian Perhubungan membuat suatu peraturan yang tujuannya untuk membuat gambaran yang jelas tentang transportasi berbasis aplikasi dan juga memberikan ketentuan-ketentuan dan payung hukum terhadap transportasi berbasis aplikasi ini dengan mengeluarkan Peraturan Kementerian Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaran Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang merupakan revisi dari Peraturan Kementerian Perhubungan No. 32 Tahun 2017 dan Peraturan Kementerian Perhubungan No. 26 Tahun 2017. Mochtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa tujuan hukum adalah ketertiban sebagai syarat pokok (*fundamental*) serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya.⁵

Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi *online* setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya, seperti *Driver* Go-Jek, Grab. Hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan

⁵Mochtar Kusumaatmadja, Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*. (Yogyakarta:Liberty,1999), Hlm. 74-75.

transportasi umum *online* dengan pengguna jasa, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

Anggota Komisi V DPR Nizar Zahro menilai, Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 108 Tahun 2017 tak akan menyelesaikan permasalahan taksi online. Nizar Zahro menilai, peraturan yang mengharuskan kepemilikan sertifikasi registrasi uji tipe (SRUT) dan mewajibkan penempelan stiker dengan ukuran besar bagi taksi online sedianya sudah dibatalkan Mahkamah Agung (MA). Karena itu, ia menyayangkan pemerintah yang memunculkan kembali aturan usang tersebut dalam peraturan yang baru. "Sopir taksi online (*Go-Car, Grab-Car, Uber*) menganggap dua peraturan itu menyalahi aturan karena dalam permenhub sebelumnya sudah dibatalkan Mahkamah Agung.⁶

Di sisi lain transportasi umum *online* masih menjadi pusat perhatian belakangan ini dikarenakan dalam menjalankan kegiatan usahanya dinilai masih belum memiliki payung hukum yang jelas dan dianggap ilegal, salah satunya penyedia layanan transportasi umum pelayanan taksi aplikasi *Go-car*, menurut Kepala dinas perhubungan DKI Jakarta, Benjamin Bukit mengatakan, Taksi mempunyai kekhususan, yakni harus punya badan hukum, baik itu PT ataupun koperasi. Lalu harus mempunyai uji kelayakan jalan ("KIR"). Ada Izin operasi, izin usaha, punya mahkota, argo, dan logo. Taksi *online* tidak mempunyai ini, menurut Pasal 173

⁶ <http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/19/iniyah-penyebab-taksi-uber-dianggap-ilegal-di-jakarta> (diakses pada tanggal 12 Januari 2018, Pukul 00:33 WIB)

ayat (1) UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (yang selanjutnya disebut dengan UULAJ).⁷

Penyedia layanan transportasi umum angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:⁸

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ atau
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Penjelasan Pasal diatas secara tidak langsung menyatakan beberapa layanan Transportasi umum *online* dinilai ilegal dimata hukum, padahal seharusnya kemajuan teknologi tidak dapat dihentikan serta tidak boleh juga bertentangan dengan hukum positif yang ada. PT. Go-Jek indonesia belum memiliki payung hukum yang tetap, oleh sebab itu penelitian ini bertujuan untuk memperjelas kedudukan transportasi umum *online* serta perlindungan konsumen transportasi yang berbasis aplikasi yang masih belum jelas, oleh karena itu perlu dilakukan penelitian dalam skripsi yang berjudul **“Analisis Yuridis Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (Studi Pada PT. Gojek Indonesia)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka yang menjadi permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah :

⁷<http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/19/iniyah-penyebab-taksi-uber-dianggap-ilegal-di-jakarta>(diakses pada tanggal 12 Januari 2018,Pukul 00:33 WIB)

⁸<http://hukumonline.com/klinik/detail/lt557d/persyaratan-izin-penyelenggaraan-angkutan-barang>(diakses pada tanggal 12 Januari 2018.Pukul 01:20 WIB)

1. Bagaimanakah pengaturan tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek?
2. Apakah pelaksanaan angkutan orang pada PT. Go-jek Indonesia termasuk dalam kegiatan pengangkutan menurut peraturan yang berlaku di Indonesia ?

C. Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka ruang lingkup penelitian ini meliputi lingkup materi berupa ketentuan hukum normatif empiris terkait analisis yuridis tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek dengan wawancara melalui media elektronik yaitu Gmail. Sedangkan ruang lingkup bidang ilmu adalah bidang ilmu keperdataan dalam kajian hukum pengangkutan.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dibuat, maka tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis dan memahami:

1. Pengaturan tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek.
2. Pelaksanaan angkutan orang pada PT. Gojek Indonesia menurut peraturan yang berlaku di Indonesia.

E. Kegunaan Penelitian

Berdasarkan tujuan yang diuraikan di atas, maka perlu adanya kegunaan dari penulisan ini, diantaranya sebagai berikut:

1. Menambah wawasan dalam memahami masalah pengangkutan
2. Bagi fakultas memberikan sumbangan kepustakaan dan hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan ilmu dalam memperkaya studi analisis yurispridensi.
3. Menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai analisis yuridis tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek (study pada PT. Gojek Indonesia)

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Mengenai Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, 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 tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁹

Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

- a. Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:¹⁰
 - 1) Dalam arti luas
 - a) Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
 - b) Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.

⁹Setiawan Widagdo, *Op.Cit*, hlm. 413.

¹⁰Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*,(Bandung: PT. Citra Aditya Bakti,2004), hlm. 134.

- c) Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.
- 2) Dalam arti sempit

Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat pemberangkatan ke stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat tujuan.
- b. Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹¹
- c. A. Abdurrachman, yang dimaksud dengan pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, alat-alat fisik yang digunakan untuk pengangkutan semacam itu termasuk kendaraan dan lain-lain.¹²

Berdasarkan pendapat para sarjana di atas, pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

¹¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti,1991), hlm. 19.

¹²Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan Inggris-Indonesia*, (Jakarta: Pradnya Paramita,1982), hlm. 113.

2. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

a. Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.¹³

b. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.¹⁴

3. Asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkret, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkret yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan

¹³H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*,(Jakarta Djambatan,2003), hlm.1.

¹⁴Louis Adi Putra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2013, hlm. 15.

hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkret tersebut.¹⁵

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut:

a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa).¹⁶

b. Asas Manfaat

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan harus memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

c. Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijewi semangat kekeluargaan.

¹⁵Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*,(Yogyakarta: Liberty, 2003), hlm. 34.

¹⁶Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*,(Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 12.

d. Asas Adil dan Merata

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

e. Asas Keseimbangan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

f. Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

g. Asas Keterpaduan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar pengangkutan.

h. Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

i. Asas Percaya Diri

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

j. Asas Keselamatan Penumpang

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang-undang dan konvensi internasional.

k. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas: ¹⁷

1) Asas Konsensual

Makna dari asas ini yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

¹⁷*Ibid.*, hlm. 14.

2) Asas Koordinatif

Makna dari asas ini yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

3) Asas Campuran

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4) Asas tanpa Hak Retensi

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang. Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam

memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.

B. Pengangkutan Orang dan Pengaturan

1. Pengangkutan Orang

Apabila ditinjau dari segi penggunaannya, pengangkutan orang terbagi menjadi dua, yakni pengangkutan orang yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan orang yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial disebut sebagai pengangkutan umum. Berdasarkan Pasal 140 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terbagi menjadi 2 yaitu :

a. Pengangkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Salah satu jenis angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum adalah angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Timbul pertanyaan tentang apa definisi trayek, dimana Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang dalam hal ini lebih rinci diatur didalam Pasal 1 angka 8 PP No. 74 Tahun 2014 memberi pengertian atas trayek sebagai lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan

perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap, serta berjadwal atau tidak berjadwal.

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud terdiri atas;¹⁸

- 1) angkutan lintas batas negara;
- 2) angkutan antarkota antarprovinsi;
- 3) angkutan antarkota dalam provinsi;
- 4) angkutan perkotaan; atau
- 5) angkutan perdesaan.

Kriteria angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dijelaskan dalam Pasal 23 PP No. 74 Tahun 2014 yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Pelayanan angkutan orang memiliki kriteria:
 - a) memiliki rute tetap dan teratur;
 - b) terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan/atau
 - c) menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.
- 2) Tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dilakukan di:
 - a) terminal;
 - b) halte; dan/atau

¹⁸ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*, (Jakarta Timur: Sinar Grafika, 2016), hlm. 186.

- c) rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.
- 3) Kendaraan yang dipergunakan meliputi:
 - a) mobil penumpang umum, yang merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan/atau
 - b) mobil bus umum, yang merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

b. Pengangkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Jenis lain dari angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum adalah angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Jenis angkutan demikian tidak mengenal trayek, dimana kegiatan angkutan orang yang tidak dijalankan tidak mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, tidak menggunakan lintasan tetap dan tidak memiliki jenis kendaraan tetap, Pasal 41 PP No. 74 Tahun 2014 menggariskan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri atas:¹⁹

- 1) angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- 2) angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- 3) angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan

¹⁹*Ibid*, hlm. 188.

- 4) angkutan orang dikawasan tertentu.

Pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan. Pasal 152 ayat

(1) UU No. 22 Tahun 2009 menentukan bahwa angkutan orang dengan menggunakan taksi harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan. Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan dapat:

- 1) berada dalam wilayah kota;
- 2) berada dalam Wilayah kabupaten;
- 3) melampaui wilayah kota atau Wilayah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau
- 4) melampaui wilayah provinsi.

Pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi memiliki keunikan dibanding pelayanan angkutan orang yang lain karena sistem pembayarannya. Sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran. Argometer taksi biasanya ditentukan berdasarkan 2 (dua) jenis tarif, yakni tarif atas dan tarif bawah, dengan komposisi tarif pertama (*flagfall*), tarif tiap km sebesar dan waktu tunggu per-jam. Pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dibagi lagi berdasarkan klasifikasi pelayanan dan jenis kendaraan yang dipergunakan, sebagaimana diuraikan di bawah ini:

- 1) Berdasarkan klasifikasi pelayanan, taksi dibagi menjadi 2 (dua), yaitu:
 - a) taksi reguler, yakni taksi yang menggunakan kendaraan dengan batasan dari 1.000 cc (seribu centimeter cubic) sampai dengan 1.500 cc (seribu lima ratus centimeter cubic) dan dengan fasilitas standar pada kendaraan;
 - b) taksi eksekutif, yakni taksi yang menggunakan kendaraan di atas 1.500 cc (seribu lima ratus centimeter cubic) dan dengan fasilitas tambahan pada kendaraan.
- 2) Berdasarkan jenis kendaraan, taksi dibagi menjadi 2 (dua), yaitu:
 - a) taksi berjenis mobil penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang, di mana kendaraan bermotor dirancang terpisah secara permanen atau tidak permanen antara ruang mesin di bagian depan atau belakang, ruang pengemudi dan penumpang di bagian tengah, serta ruang bagasi di bagian belakang atau depan;
 - b) taksi berjenis mobil penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang, di mana kendaraan bermotor dirancang terpisah secara permanen atau tidak permanen antara ruang mesin di bagian depan atau belakang dengan ruang pengemudi dan penumpang dan/atau bagasi. Contoh mobil penumpang bukan sedan, misalnya Sport Utility Vehicle (SUV), Station Wagon (SW), Multy Purpose Vehicle (MPV), Hatch Back (HB), All Purpose Vehicle (APV).

Bentuk kedua dari pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan orang dengan tujuan tertentu. Mengacu pada penjelasan Pasal 41 huruf b PP No. 74 Tahun 2014, pengertian dari angkutan orang dengan tujuan tertentu adalah angkutan orang tidak dalam trayek dengan

menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum untuk keperluan selain pelayanan taksi, pariwisata, dan kawasan tertentu antara lain angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa khusus. Pasal menentukan secara imperatif bahwa angkutan orang dengan tujuan tertentu dilarang menaikkan dan/atau menurunkan penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.

Bentuk ketiga dari pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan orang untuk keperluan pariwisata, yakni angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata. Pelayanan angkutan demikian diadakan hanya untuk keperluan khusus saja, yakni tujuan pariwisata. Mobil penumpang umum dan mobil bus umum yang khusus digunakan untuk tujuan pariwisata biasanya memasang tanda atau *sticker* yang bertuliskan “pariwisata”. Secara imperatif, angkutan orang untuk keperluan pariwisata harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata. Pasal 154 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 menggariskan bahwa angkutan orang untuk keperluan pariwisata tidak diperbolehkan menggunakan kendaraan bermotor umum dalam trayek, kecuali di daerah yang belum tersedia angkutan khusus untuk pariwisata.

Bentuk terakhir dari pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan orang di kawasan tertentu, yang merupakan angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan di jalan lokal dan jalan lingkungan. Sebagaimana ketentuan Pasal 155 ayat (2) UU

No. 22 Tahun 2009, angkutan orang di kawasan tertentu harus menggunakan mobil penumpang umum, di mana mobil yang dipakai berupa kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram, mobil mana digunakan untuk angkutan orang di kawasan tertentu dengan dipungut bayaran.

2. Pengaturan Tentang Pengangkutan Orang

Dalam penggunaannya, pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dapat digunakan untuk keperluan pribadi dan untuk keperluan bisnis atau usaha, yang pengaturannya terdapat dalam:

- a. Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).
- b. Kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan bisnis atau usaha adalah kendaraan bermotor umum. 61 Pasal 1 angka 10 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur bahwa "kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran"
- c. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani dengan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. (Permenhub No 108 Tahun 2017)

Salah satu landasan dasar dikeluarkannya Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dimana dalam Permenhub No.108 Tahun 2017 telah memberikan pengakuan terhadap penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi yang dapat ditemukan dalam Bab IV Pasal 63 dan 64 Permenhub No. 108 Tahun 2017.

C. Pihak-Pihak Dalam Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek

Wirjono Prodjodikoro menulis bahwa dalam tiap-tiap perjanjian ada dua macam subjek, yaitu ke-1 seorang manusia atau suatu badan hukum yang mendapat beban kewajiban untuk sesuatu dan ke-2 seorang manusia atau suatu badan hukum yang mendapat hak atas pelaksanaan kewajiban itu. Subekti menyatakan bahwa pihak yang berhak menuntut sesuatu dinamakan kreditur atau si berpiutang, sedangkan pihak yang berkewajiban memenuhi tuntutan dinamakan debitur atau si berutang. Pengertian atas kreditur dan debitur dapat ditemukan dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (disingkat UU No.37 Tahun 2004), di mana kreditur adalah orang yang mempunyai piutang karena perjanjian atau undang-undang yang dapat ditagih di muka pengadilan (vide Pasal 1 angka 2), sedangkan debitur adalah orang yang mempunyai utang karena perjanjian atau undang-undang yang pelunasannya dapat ditagih dimuka pengadilan (vide Pasal 1 angka3).

Objek perjanjian adalah kebalikan dari subjek perjanjian, di mana subjek adalah anasir yang bertindak (aktif), sedangkan objek perjanjian adalah hal yang diperlakukan oleh subjek itu berupa suatu hal yang penting dalam tujuan yang dimaksudkan dengan membentuk perjanjian. Oleh karena itu, objek dalam perhubungan hukum perihal perjanjian ialah hal yang diwajibkan kepada pihak berwajib (debitur) dan terhadap pihak berhak (kreditur) mempunyai hak.” Secara umum, objek dari perjanjian sebagaimana diatur dalam BW adalah apa yang dinamakan dengan prestasi, yakni ketentuan tentang memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu. Berdasarkan prestasi tersebut, di berutang berkewajiban memenuhi suatu prestasi terhadap si berpiutang, prestasi mana merupakan hak dari si berpiutang terhadap si berutang.

Dikaitkan dengan fenomena transportasi jalan yang dilakukan dengan menggunakan media internet secara *online* dalam konteks angkutan orang dan/atau barang, yang menjadi subjek perjanjian ada 2 (dua), yakni perusahaan angkutan umum dan konsumen. Perusahaan angkutan umum harus tunduk pada ketentuan Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 tentang Pengangkutan Jalan (disingkat PP No. 74 Tahun 2014), di mana perusahaan angkutan umum harus merupakan badan hukum Indonesia yang antara lain berbentuk Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, Perseroan Terbatas, atau Koperasi. Hal berbeda berlaku bagi konsumen, di mana siapapun orangnya (baik manusia maupun badan hukum) berhak untuk menggunakan jasa angkutan umum dengan menggunakan media internet secara online.

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat disebut sebagai subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, antara lain:²⁰

1. Penyedia Jasa (PT. Go-Jek Indonesia)

Realisasi usaha transportasi yang dilakukan oleh perusahaan transportasi jalan *online* memunculkan suatu perikatan hukum dengan pelanggan (customer). Dalam hal ini, perusahaan transportasi jalan *online* mengadakan transaksi berupa Perjanjian pemberian jasa transportasi, transaksi mana dilakukan melalui metode elektronik, yang memunculkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak. Perusahaan transportasi jalan *online* memberikan hak kepada pelanggan (customer) atas layanan atau jasa transportasi tertentu, dan di lain Pihak memunculkan hak atas imbalan atau tarif bagi perusahaan pengangkutan jalan online. Perusahaan transportasi jalan *online* melakukan kewajibannya berupa pemberian jasa atau layanan transportasi, sedangkan kewajiban pihak pelanggan (customer) adalah membayar ongkos layanan (tarif) dengan nilai tertentu kepada perusahaan transportasi jalan online.

Hak dan kewajiban yang muncul dari perjanjian penggunaan jasa transportasi jalan *online* merupakan objek hukum. Subjek hukumnya ada 2 (dua), yakni perusahaan pengangkutan jalan online di satu sisi dan pelanggan (customer) di sisi lain. Baik perusahaan transportasi jalan *online* di satu sisi dan pelanggan (customer) di sisi lain masing-masing berkedudukan sebagai pembawa hak.

Kedudukan perusahaan perusahaan transportasi jalan *online* sebagai subjek hukum tidak hanya terbatas pada hal adanya hubungan hukum dengan pelanggan

²⁰Lestari Ningrum, *Op.Cit*, hlm. 140

(customer) jasa transportasi saja. Perusahaan transportasi jalan online berkedudukan sebagai subjek hukum ketika perusahaan mengadakan perjanjian kemitraan dengan para driver transportasi jalan *online*, perjanjian kerja dengan karyawan perusahaan transportasi jalan *online*, perjanjian kerja sama dengan perusahaan lain, serta perjanjian-perjanjian lainnya.²¹

Berdirinya PT Go-Jek Indonesia ini adalah berdasarkan Undang undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, sehingga Go-Jek menjadi perusahaan yang telah berbadan hukum. Perusahaan angkutan umum menjadi kreditur ketika memiliki hak atas ongkos atau tarif angkutan yang dijalankannya. Sebaliknya, perusahaan angkutan umum menjadi debitur ketika memiliki kewajiban untuk memberikan pelayanan jasa berupa kegiatan mengangkut orang dan/atau barang seperti diminta oleh konsumen. Tetapi pada kenyataannya, PT Go-Jek Indonesia terdaftar di KEMENKUMHAM sebagai perusahaan penyedia jasa aplikasi. Oleh karena itu, dapat diambil suatu kesimpulan bahwa PT. Go-Jek Indonesia sebagai suatu perusahaan aplikasi hanya berstatus sebagai pelaku usaha penghubung. Hal ini jika dikaitkan dengan Pasal 37 ayat (1) dan (2) Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 yang menyebutkan bahwa PT. Go-jek Indonesia telah berbentuk badan hukum Indonesia yakni perseroan terbatas sesuai dengan peraturan perundangan-undangan.²²

2. Pengangkut (Mitra/ Driver PT. Go-Jek Indonesia)

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik

²¹Op.Cit. Andika Wijaya, hlm 33 - 34

²²Dikutip dari aplikasi “Panduan Go-Jek Indonesia”, hlm. 2

Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan. Ciri dan karakteristik pengangkut, antara lain:

- a. Perusahaan penyelenggaraan angkutan.
- b. Menggunakan alat pengangkut mekanik.
- c. Penerbit dokumen angkutan.

Kedudukan pengendara (*driver*) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan.

Driver memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi online untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor handphone dan foto pengguna layanan). Setelah *driver* mendapatkan semua data-data pengguna jasa dalam aplikasi yang dapat dilihat dari telepon pintar si *driver*, maka pengendara akan menuju tempat dimana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.²³

Transportasi Online Wajib Sediakan Sarana Keamanan, Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banyak instansi dan banyak pemangku kepentingan (stakeholder), maka untuk itu diperlukan suatu kordinasi seluruh stakeholder, sehingga penanganannya dapat dilaksanakan secara terpadu, efektif, efisien dan tepat sasaran, sebagaimana diamanatkan dalam pasal 203 ayat (1), UU LLAJ yang berbunyi: Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

²³ <http://infonitas.com/komuter/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp-93-triliun/35781> diakses pada tanggal 23 Juni 2017.

Pasal 204 ayat (1) UUALJ yang berbunyi Perusahaan transportasi umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan. Pasal 138 ayat (1) UUALJ yang berbunyi Transportasi umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Pasal 141 ayat (1) UUALJ yang berbunyi Perusahaan transportasi umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi : keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Pasal-pasal tersebut diamanahkan oleh UU LLAJ diatas dimaksudkan untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja serta penerapan tata kelola keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, harus dipatuhi driver untuk menjamin keselamatan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online tersebut dimulai dari saat menjemput pengguna layanan sampai pada saat mengantarkan pengguna jasa tersebut sampai tujuan.

3. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara. Pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online ini harus mengunduh dan menginstal lebih dahulu aplikasi jasa transportasi didalam telepon pintar yang dimilikinya yang tentunya sudah terhubung dengan jaringan internet serta melakukan pendaftaran layanan berupa mengisi data diri yang nantinya akan diterima dan diproses oleh server perusahaan jasa transportasi online tersebut. Konsumen menjadi kreditur ketika memiliki hak atas jasa atau layanan angkutan orang dan/ atau barang sebagaimana disepakati atau sebaliknya konsumen menjadi debitur ketika dia harus membayar ongkos,

tarif jasa, atau layanan angkutan orang dan atau barang kepada perusahaan angkutan umum.

Ciri dan karakteristik penumpang, antara lain:

- a. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- b. Membayar biaya angkutan.
- c. Pemegang dokumen angkutan.

D. Gambaran Umum PT. Go-Jek Indonesia

1. Profil Go-Jek Indonesia

Go-Jek adalah jasa transportasi menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dan biasa disebut ojek. Go-jek hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkoordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via *online booking*. Oleh karena itu, PT. Go-Jek Indonesia akhirnya menghadirkan jasa transportasi alternatif tersebut kedalam bentuk aplikasi *mobile*.²⁴

Sebenarnya, Go-Jek telah beroperasi sejak tahun 2011 lalu, namun belum banyak orang yang tahu karena saat itu konsumen yang ingin menggunakan jasa Go-Jek hanya bisa memesan via telepon atau SMS. Kini, setelah merilis aplikasi Go-Jek di *smartphone* berbasis *Android* dan *IOS*, pengguna Go-Jek pun langsung berkembang pesat, karena konsumen bisa dengan mudah memesan layanan ojek tanpa perlu repot-repot lagi mendatangi pangkalan ojek.²⁵

²⁴Dikutip dari aplikasi “*Panduan Go-Jek Indonesia*”, hlm. 12.

²⁵*Ibid*, hlm. 1.

2. Hubungan Para Pihak dalam Go-Jek Indonesia

a. PT. Go-Jek Indonesia

Go-Jek Indonesia merupakan sebuah perusahaan jasa layanan transportasi yang menggunakan armada ojek sepeda motor yang disebut *driver* Go-Jek. PT. Go-Jek Indonesia ini merekrut para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan dengan menyeleksinya terlebih dahulu berdasarkan persyaratan yang ada berupa memiliki sepeda motor dan SIM C, serta bersedia memberikan jaminan seperti Kartu Keluarga, BPKB motor, atau Akta Kelahiran. Adapun peran PT. Go-Jek Indonesia adalah sebagai sarana penghubung antara para pengguna Go-Jek dengan *driver* Go-Jek dengan menciptakan aplikasi Go-Jek yang mudah digunakan. Selain itu, apabila terjadi kecelakaan atau barang hilang, maka PT. Go-jek Indonesia akan membantu membayarkan biaya pengobatan yang sesuai dan menutupi kerugian barang yang hilang hingga nominal Rp. 2.000.000,. PT. Go-Jek Indonesia juga memberikan atribut kepada setiap *driver* Go-Jek berupa 2 buah helm, jaket, masker penutup mulut dan kepala.

b. *Driver* Go-Jek

Seperti yang dijelaskan sebelumnya, *driver* Go-Jek adalah para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan yang direkrut oleh PT. Go-Jek Indonesia melalui suatu seleksi. Setiap penghasilan yang diperoleh akan dikalkulasikan untuk dibagi antara PT. Go-Jek Indonesia dan *driver* Go-Jek, yakni 20% untuk PT. Go-Jek Indonesia dan 80% untuk *driver* Go-Jek. *Driver* Go-Jek bertugas untuk menjemput dan mengantarkan para pengguna layanan Go-Jek, baik penumpang

atau barang yang akan dikirim ke tempat tujuan dengan selamat dan dalam keadaan baik. Selain itu, *driver* Go-Jek juga berkewajiban memberikan helmserta masker penutup mulut dan rambut kepada penumpang selama berkendara.

c. Konsumen

Konsumen yang dimaksud ialah para pengguna layanan Go-Jek, yang di dalam bidang pengangkutan lazimnya disebut penumpang bagi pengguna layanan Go-Ride serta pengirim dan/atau penerima bagi pengguna layanan Go-Send. Konsumen mempunyai kewajiban untuk membayar *driver* Go-Jek untuk setiap layanan jasa yang gunakan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan.²⁶

3. Macam-macam Layanan Go-Jek Indonesia

- a. *Go-Ride*, merupakan layanan mengantar penumpang ke lokasi yang ingin dituju dengan menggunakan sepeda motor.
- b. *Go-Car*, merupakan layanan mengantar penumpang menggunakan mobil dengan tarif/km ,yang sekitar 4250/km nya.
- c. *Go-Send*, merupakan layanan antar jemput barang untuk mengantarkan barang tersebut kepada orang yang dituju hanya dalam waktu 90 menit, dan bahkan lebih cepat lagi jika jarak lebih dekat.
- d. *Go-Food*, merupakan layanan pesan antar makanan bagi konsumen yang ingin menikmati makanan tertentu dari restoran atau gerai yang tidak memiliki layanan pesan antar makanan.
- e. *Go-Mart*, merupakan layanan dimana para *driver* Go-Jek dapat membantu konsumen belanja apapun dan toko manapun, seperti belanja bulanan,

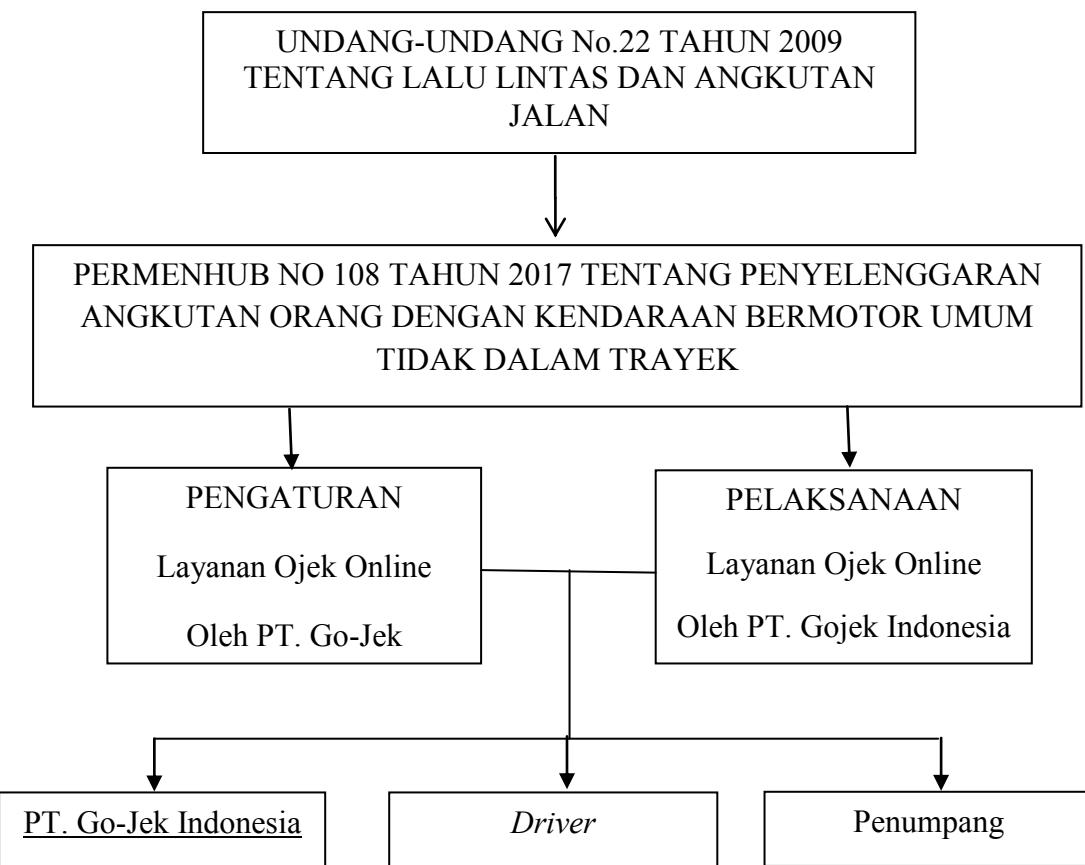
²⁶*Ibid*, hlm. 37.

elektronik, tiket konser, obat, atau apa pun dengan batasan nominal pembelanjaan maksimal Rp. 1.000.000,-.

- f. *Go-Clean*, merupakan layanan jasa kebersihan rumah secara panggilan untuk bersih-bersih rumah yang bisa dipanggil melalui aplikasi Go-jek. Tarif layanan Go-Clean adalah Rp 60.000,-/jam. Layanan ini terbagi lagi ke dalam beberapa layanan, yakni *Vacuum and Sweep* (menyapu/membersihkan lantai), *Dish Washing*(mencuci piring), *Bathroom Sanitizing* (membersihkan kamar mandi), dan *Floor Mapping* (mengepel lantai).
- g. *Go-Massage*, merupakan layanan jasa pijat tradisional panggilan untuk datang ke rumah. Layanan ini terbagi lagi dalam beberapa layanan, yakni *Reflexology* (Rp 90.000,-/jam), *Full Body Massage*(Rp 100.000,-/jam), *Full Body Massage and Scrub* (Rp 165.000,-/1,5jam), dan *Full Body Massage and Face Pressure* (Rp 165.000,-/1,5jam).
- h. *Go-Glam*, merupakan layanan jasa kecantikan panggilan, ditujukan untuk konsumen yang ingin melakukan perawatan kecantikan dirumah. Beberapa paket perawatan yang ditawarkan, yakni *Creambath & Hair Dry* (Rp 100.000,-), *Blow Dry* (Rp 100.000,-), *HairColoring up to shoulder length*(Rp 250.000,-), *Hair Coloring longerthan shoulder length* (Rp 450.000,-), *Manicure & Nail Polish* (Rp100.000,-), *Pedicure & Nail Polish* (Rp 110.000,-), serta *Pedicure,Manicure & Nail Polish* (Rp 150.000,-).
- i. *Go-Box*, merupakan layanan angkut antar barang dalam jumlah yang besar, seperti pengguna layanan yang ingin pindah rumah dan mengangkut barang-barangnya.²⁷

²⁷<http://www.gojakgojek.com/2015/09/layanan-baru-pt-gojek-go-clean-go.html>, diakses tanggal 8Januari 2018, Jam 20.00 WIB.

E. Kerangka Pikir



Keterangan:

Berdasarkan kerangka pikir di atas, dengan berlandaskan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Kementerian Perhubungan membuat suatu peraturan yang tujuannya untuk membuat gambaran yang jelas tentang transportasi berbasis aplikasi tersebut dan juga memberikan ketentuan-ketentuan dan payung hukum terhadap transportasi berbasis aplikasi ini dengan mengeluarkan Peraturan Kementerian Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaran Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang merupakan revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 32

Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaran Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Setidaknya ada 3 pihak yang terkait, yaitu PT. Gojek Indonesia sebagai penyedia jasa dengan pengguna jasa. (*driver*), dan juga penumpang. Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi *online* setidaknya terjadi antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya yaitu *Driver Go-Jek*. Hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/ layanan transportasi *online* dengan pengguna jasa (*driver*) dan juga penumpang, yang dalam hal ini diikat oleh suatu pengaturan, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Kemudian dengan adanya pengaturan tersebut menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh para pihak seperti adanya hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pihak, karena transaksi ini dilakukan dengan praktik transportasi *online* pasti akan menimbulkan suatu kelebihan dan kekurangan.

Sehingga dalam hal ini dibutuhkan suatu pengaturan untuk mengatur hubungan yang timbul antara pihak penyedia jasa dengan penumpangnya, antara lain terkait penyelenggaraan dengan pelaksanaan angkutan orang tidak dalam trayek tersebut. Transportasi umum *online* dinilai ilegal dimata hukum, padahal seharusnya kemajuan teknologi tidak dapat dihentikan serta tidak boleh juga bertentangan dengan hukum positif yang ada. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

III. METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.²⁸ Metode penelitian merupakan suatu cara yang digunakan dalam mengumpulkan data penelitian dan membandingkan dengan standar ukuran yang telah ditentukan.²⁹ Dalam hal ini penulis menggunakan beberapa perangkat penelitian yang sesuai dengan metode penelitian ini guna memperoleh hasil yang maksimal, antara lain sebagai berikut:

A. Jenis Penelitian

Pada dasarnya jenis penelitian Hukum dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu penelitian hukum normatif, penelitian hukum normatif-empiris, dan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum normatif mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan serta norma-norma hukum yang ada dalam masyarakat. Penelitian hukum normatif-empiris adalah perilaku nyata setiap warga sebagai akibat keberlakuan hukum normatif, sedangkan penelitian hukum empiris merupakan penelitian hukum positif tidak tertulis mengenai perilaku anggota masyarakat dalam hubungan hidup bermasyarakat dengan kata lain, penelitian empiris

²⁸Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2009), hlm. 1.

²⁹Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hlm. 126.

mengungkapkan hukum yang hidup dalam masyarakat melalui perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat.³⁰

Jenis penelitian yang digunakan pada penulisan ini yaitu, penelitian hukum normatif-empiris dimana penulis mengkaji analisis penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek apakah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kemudian, bagaimana pengaturan tentang penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, serta bagaimana pelaksanaan angkutan orang pada PT. Gojek Indonesia termasuk dalam kegiatan pengangkutan menurut peraturan yang berlaku di Indonesia, karena metode penelitian hukum normatif-empiris ini pada dasarnya ialah penggabungan antara pendekatan hukum normatif dengan adanya penambahan dari berbagai unsur-unsur empiris.

B. Tipe Penelitian

Berdasarkan sifat dan tujuannya, tipe penelitian hukum dibagi menjadi 3 yaitu:³¹

1). Penelitian Hukum Eksploratori (*exploratory legal study*)

Dapat diartikan sebagai penelitian hukum yang bersifat mendasar dan bertujuan untuk memperoleh keterangan, informasi dan data mengenai hal-hal yang belum diketahui. Penelitian ini sering kali menjadi semacam studi kelayakan (*feasibility study*)

³⁰Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011, cetakan ketiga), hlm 105.

³¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 49.

2). Penelitian Hukum Deskriptif (*descriptive legal study*)

Penelitian hukum deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Pada penelitian hukum deskriptif, yang melakukannya harus menggunakan teori atau hipotesis

3). Penelitian Hukum Eksplanatori (*explanatory legal study*)

Penelitian hukum eksplanatori bersifat penjelasan dan bertujuan untuk menguji suatu teori atau hipotesis guna memperkuat atau menolak teori atau hipotesis hasil penelitian yang sudah ada.

Dalam penulisan ini tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif. Metode pendekatan deskriptif merupakan suatu metode penelitian yang mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, serta tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan dari suatu fenomena, metode penelitian deskriptif juga ingin mempelajari norma-norma atau standar-standar.³² Penelitian ini mendeskripsikan dan menganalisis mengenai analisis yuridis terhadap tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek (study pada PT. Gojek Indonesia) apakah telah sesuai dengan syarat-syarat sah perundang-undangan. Kemudian, bagaimana pengaturan tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, serta bagaimana pelaksanaan layanan ojek online pada

³²Moch. Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Salemba Empat, 2003), hlm. 54.

PT. Gojek Indonesia termasuk dalam kegiatan pengangkutan menurut peraturan yang berlaku di Indonesia.

C. Data dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder dengan rincian sebagai berikut :³³

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui penelitian menggunakan media elektronik yaitu G-Mail yaitu dengan cara wawancara kepada informan pihak PT. Go-jek Indonesia yang dilaksanakan pada bulan Mei 2018.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka dan sumber hukum lembaga pengangkutan. Data sekunder pada penelitian ini adalah tentang penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, data sekunder yang digunakan terdiri dari :³⁴

a. Bahan Hukum Primer, yaitu peraturan perundangan meliputi:

- 1) Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan;
- 2) Undang-undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik
- 3) Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas

³³Mukti Fajar dan Yulianto Achamad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 156-158.

³⁴Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 2010), hlm 82

- 4) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan pada penelitian ini adalah buku, skripsi, jurnal dan artikel-artikel yang berhubungan dengan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang dapat menjelaskan baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder, seperti : kamus besar Bahasa Indonesia, kamus hukum, media cetak dan *website*.

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

1. Studi pustaka

Dilakukan untuk mengumpulkan bahan data sekunder, dengan cara mempelajari peraturan hukum dan literatur yang berkaitan dengan pengangkutan yaitu dengan membaca, mengutip, mencatat dan mengidentifikasi data yang sesuai dengan permasalahan dan pokok bahasan

2. Studi lapangan

Metode ini dimaksudkan untuk memperoleh data primer dengan cara wawancara. Berdasarkan wawancara peneliti telah mengetahui dengan pasti informasi apa yang hendak diketahui dari narasumber yaitu pihak PT. Go-Jek Indonesia melalui media elektronik berupa G-Mail dengan saudari Audrey selaku Public Relations PT Go-Jek Indonesia.

3. Studi Dokumen

Studi Dokumen adalah teknik pengumpulan data dengan cara membaca kesimpulan dari berkas-berkas atau arsip dokumen dari PT Go-Jek Indonesia serta aturan atau syarat ketentuan yang di terapkan di PT. Go-Jek Indonesia.

E. Analisis Data

Analisis yang dipergunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu menganalisis data yang berupa bahan-bahan hukum dan bahan-bahan pustaka. Hasil analisis disajikan secara sederhana dan sistematis, analisis secara kualitatif juga menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis, kemudian ditarik kesimpulan sehingga diperoleh gambaran yang jelas mengenai jawaban dari permasalahan yang dibahas.³⁵

³⁵*Ibid*, hlm. 127.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan penyelenggaran angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang diselenggarakan oleh PT. Go-jek Indonesia sesuai dengan ketentuan di dalam Pasal 79 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 dan Pasal 37 ayat (1) dan (2) Permenhub No. 108 Tahun 2017 dan telah memenuhi aspek keamanan dan tanggung jawab pengangkutan pengguna jasa angkutan, sesuai dengan syarat perusahaan angkutan umum.
2. Pelaksanaan angkutan orang pada PT. Go-Jek Indonesia sudah sesuai dengan Permenhub No. 108 Tahun 2017 pada Bab I Pasal 1 ayat (3) dengan penerapan kegiatan pengangkutan Go-Car yang dilakukan PT. Go-Jek Indonesia, namun masih terdapat *driver* yang belum memenuhi syarat dan ketentuan sesuai dengan Pasal 27 ayat (1) Permenhub No. 108 Tahun 2017 dan akan diperingatkan oleh PT. Go-Jek Indonesia.

B. Saran

1. PT. Go-Jek wajib mensosialisasikan kewajiban bagi *driver* untuk menggunakan tanda khusus berupa stiker, memasang identitas pengemudi ditempatkan pada *dash board*, mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan, dilengkapi Dokumen Perjalanan yang sah, memasang identitas pengemudi dan memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
2. Bagi driver yang belum memenuhi ketentuan yang diberikan oleh Permenhub No. 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan berkendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Wajib mengikuti peraturan yang berlaku..

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku:

- Abdurrachman, 1982, *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan*, Inggris-Indonesia, Jakarta: Pradnya Paramita,
- Ali, Zainuddin, 2011, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika
- Arikunto, Suharsimi, 2002, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta
- Dikdik, M. Arief Mansur, Elisatris Gultom, 2016, *Cyber Law Aspek Hukum Teknologi Informasi*, Bandung: PT. Refika Aditama
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achamad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Kusumaatmadja, Mochtar, dalam Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.
- Mertokusumo, Sudikno, 2003, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty
- Muhammad, Abdulkadir, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung, Penerbit: PT. Citra Aditya Bakti,
- _____, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti
- _____, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, 2016, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Bumi Aksara
- Nazir, Moch., 2004, *Metode Penelitian*, Jakarta: Salemba Empat
- Ningrum, Lestari, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- Purwosutjipto, H.M.N., 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan,

Putra, Louis Adi, 2013, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar.

Soekanto, Soerjono, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia

Wijaya, Andika, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Surabaya: Sinar Grafika

_____, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*, Jakarta Timur: Sinar Grafika

B. Perundang- undangan:

Undang-Undang No. 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 108 tahun 2017 tentang

Penyelenggaran angkutan orang dengan berkendaraan bermotor umum tidak dalam trayek

Website:

<http://hukumonline.com/klinik/detail/lt557d/persyaratan-izin-penyelenggaraan-angkutan-barang>

www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123

<http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/19/iniyah-penyebab-taksi-uber-dianggap-ilegal-di-jakarta>

<http://katadata.co.id/telaah/2015/07/28/teknologi-informasi-yang-mengubah-bisnis-ojek>

[http://www.gojakgojek.com/2015/09/layanan-baru-pt-gojek-go-clean-go.html,](http://www.gojakgojek.com/2015/09/layanan-baru-pt-gojek-go-clean-go.html)

Wawancara:

Wawancara dengan Audrey (Public Relations PT. Go-Jek Indonesia), tanggal 21 Mei 2018, viaG-Mail