

SKRIPSI
PENEGAKAN HUKUM SENGKETA TARIF
TRANSPORTASI ONLINE di INDONESIA



OLEH :
M. HENDRI FIRMANSYAH
NIM : 191.11.111.59

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS
BHAYANGKARA SURABAYA
2023

SKRIPSI
PENEGAKAN HUKUM SENGKETA TARIF
TRANSPORTASI ONLINE di INDONESIA

SKRIPSI

Diajukan Untuk Melengkapi dan Memenuhi Salah
Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

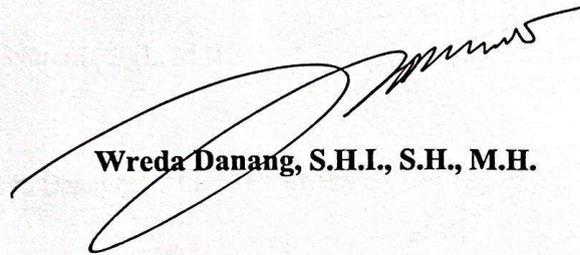
OLEH:
M. HENDRI FIRMANSYAH
NIM : 191.11.111.59

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS
BHAYANGKARA SURABAYA
2023

LEMBAR PERSETUJUAN
SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI PADA
TANGGAL 21 Juni 2023

Oleh

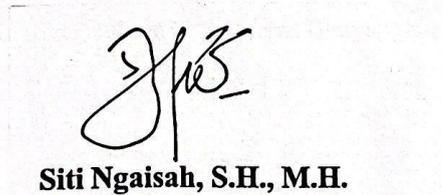
Pembimbing



Wreda Danang, S.H.I., S.H., M.H.

Mengetahui :

Ketua Program Studi Ilmu Hukum



Siti Ngaisah, S.H., M.H.

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini telah diuji dan dinilai oleh Tim Penguji

Pada Tanggal 21 Juni 2023

Prof. Dr. Sadjijono., S.H., M.Hum.

(.....)

Indi Nuroni., S.H., M.H.

(.....)

Wreda Danang, S.H.I., S.H., M.H.

(.....)

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya



Dr. Karim., S.H., MH

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhamad Hendri Firmansyah

Tempat/Tanggal Lahir : Gunung Kidul, 11 Juli 2001

NIM : 191111159

Arah Minat : Pidana

Alamat : Ngagel Tirto 3 No. 36, Surabaya

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya dengan judul: **Penegakan Hukum Sengketa Tarif Transportasi Online di Indonesia** dalam rangka memenuhi syarat untuk menempuh/memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya adalah benar-benar hasil karya cipta saya sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, bukan dari hasil jiplakan (plagiat).

Apabila dikemudian hari ternyata skripsi ini hasil jiplakan (plagiat), maka saya bersedia dituntut didepan Pengadilan dan dicabut gelar kesarjanaan (Sarjana Hukum) yang saya peroleh.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya serta dengan penuh rasa tanggung jawab atas segala akibat hukumnya.

Surabaya, 21 Juni 2023



M. Hendri Firmansyah

NIM : 1811111139

ABSTRAK

Perkembangan teknologi membawa perubahan dalam berbagai aspek kehidupan manusia. Perkembangan manfaat internet sebagai sarana interaksi social telah memberikan banyak kemudahan berkomunikasi dan mengakses informasi dalam segala bidang. Apalagi dalam dunia bisnis yang saat ini menghadapi persaingan global yang ketat. Saat ini penggunaan internet menjadi salah satu faktor bagi para pebisnis dalam usaha meningkatkan bisnis mereka, contohnya seperti bisnis jasa transportasi online. Saat transportasi online sudah merajalela perusahaan-perusahaan aplikasi mulai bersaing memberikan penawaran tarif termurah untuk menarik minat pelanggan. Dengan tidak memperhitungkan tarif yang ditawarkan menjadikan pendapatan mitra transportasi online menjadi tidak manusiawi. Walaupun terdapat peraturan yang jelas tentang ongkos tarif transportasi online, ternyata pihak Gojek dan Grab telah melanggar peraturan yang telah mereka sendiri setujui. Mitra mengeluhkan tarif yang semakin turun dan tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif menggunakan studi kasus normatif berupa produk perilaku hukum Adapun tujuan umum dalam penelitian ini dibagi menjadi 2, yaitu; 1) Untuk mengetahui apa saja peraturan-peraturan tentang transportasi online yang berlaku di Indonesia. 2) Untuk mengetahui langkah-langkah penegakan hukum terhadap transportasi online di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan, 1) Penggunaan aturan KP 564 Tahun 2022 masih belum efektif, ditandai dengan adanya demo oleh driver transportasi online. 2) Peran pemerintah dinilai masih minim dalam pemberian sanksi bagi perusahaan aplikasi yang tidak mengikuti aturan. Kesimpulan yang dapat diambil penggunaan hukum pidana dalam penyelesaian sengketa tarif transportasi online sudah seharusnya dilakukan sebagai salah satu komitmen pemerintah dalam menjalankan tugasnya, yaitu mewujudkan adanya rasa keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan dalam masyarakat.

Kata Kunci: Pemerintah, Tarif, Teknologi, Transportasi Online.

ABSTRACT

Technological developments bring changes in various aspects of human life. The development of the benefits of the internet as a means of social interaction has provided many conveniences for communicating and accessing information in all fields. Especially in the business world that is currently facing intense global competition. Currently the use of the internet is one of the factors for business people in an effort to improve their business, for example, such as the online transportation service business. When online transportation has become rampant, applicator companies have begun to compete by offering the cheapest rates to attract customers. In the absence of tariffs offered, the income of online transportation partners becomes inhumane. Even though there are clear regulations regarding online transportation costs, it turns out that Gojek and Grab have violated the regulations that they themselves agreed to. Partners complain that rates are getting lower and not in accordance with applicable laws. The research method used is normative research using normative case studies in the form of legal behavior products. The general objectives of this research are divided into 2, namely; 1) To find out what are the regulations regarding online transportation that apply in Indonesia. 2) To find out the steps for law enforcement against online transportation in Indonesia. The results of the study show, 1) The use of KP 564 of 2022 rules is still not effective, marked by demonstrations by online transportation drivers. 2) The government's role is considered minimal in imposing sanctions on applicator companies that do not follow the rules. The conclusion that can be drawn is that the use of criminal law in resolving online transportation tariff disputes should have been carried out as one of the government's commitments in carrying out its work, namely to realize a sense of justice, legal certainty, and benefits in society.

Keyword: *Cost, Government, Online Transportasion, Technology*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena atas kasih dan pertolongan-Nya, skripsi yang merupakan tugas akhir, serta persyaratan mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya dapat terselesaikan.

Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang terlibat baik secara langsung atau tidak langsung dalam penyusunan proposal skripsi ini antara lain:

1. Rektor Universitas Bhayangkara Surabaya, IrjenPol (Purn) Drs. Anton Setiadji, S.H., M.H., yang telah memberi kesempatan kepada saya untuk menimba ilmu di Universitas Bhayangkara Surabaya.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya, Dr. Karim, S.H., M.H.
3. Ketua Program Studi Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya, Siti Ngaisah, SH.,M.H.
4. Kepada Pembimbing, Wreda Danang, S.H.I.,S.H.,M.H. yang dengan kebesaran jiwa membimbing selama proses penyusunan proposal skripsi ini.
5. Kepada semua dosen Program Studi Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.

6. Kepada seluruh keluarga, kerabat, serta seluruh pihak yang terlibat dalam penulisan proposal skripsi ini, terimakasih yang sebesar-besarnya atas dukungan dan keikhlasannya selama proses penyusunan proposal skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak dan memberikan sumbangan pemikiran untuk dapat melakukan penelitian yang sejenis dibidang hukum bagi semua pihak yang membaca dan membutuhkan. Saya menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan kelemahan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun akan sangat bermanfaat dan diperlukan dalam suatu perbaikan kedepannya.

Penulis

M. Hendri Firmansyah

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
SURAT PERNYATAAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Kerangka Teori.....	7
F. Metode Penelitian.....	18
G. Sistematika Penulisan.....	22
BAB II PENGATURAN HUKUM TENTANG TRANSPORTASI di	
INDONESIA	24
A. Tinjauan Umum Tentang Transportasi Online.....	24
1. Transportasi Dalam Pandangan Sosiologi Hukum.....	24
2. Transportasi Online.....	26
3. Transportasi Berbasis Online dan Konvensional.....	28

B. Hal-Hal Yang Ada Dalam Transportasi Online.....	31
1. Tanggung Jawab Aplikator.....	31
2. Hak dan Kewajiban Driver.....	32
3. Perlindungan Konsumen.....	32
4. Akses Kedalam Digital Dashboard.....	33
C. Pengaturan Hukum Transportasi Online di Indonesia.....	37
1. Peraturan Hukum Transportasi Online.....	37
2. Validitas Ojek Online.....	41
 BAB III ANALISIS PENEGAKAN HUKUM SENGKETA TARIF	
TRANSPORTASI ONLINE di INDONESIA.....	45
A. Sengketa Tarif Transportasi Online.....	45
1. Sengketa.....	45
2. Tarif Transportasi Online.....	46
3. Sengketa Tarif Transportasi Online.....	50
B. Penegakan Hukum Sengketa Tarif Transportasi Online.....	51
1. Penegakan Hukum.....	51
2. Peran Pemerintah.....	57
 BAB IV PENUTUP.....	 60
A. Kesimpulan.....	60
B. Saran.....	61
 DAFTAR PUSTAKA.....	 62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan teknologi membawa perubahan dalam berbagai aspek kehidupan manusia. Sebelum alat komunikasi modern atau telepon ditemukan, orang-orang hanya memiliki dua pilihan untuk komunikasi. Pertama, komunikasi tatap muka. Kedua, berkomunikasi secara tertulis melalui surat jika komunikasi tatap muka tidak memungkinkan karena jarak. Setelah telepon ditemukan dan mengalami perkembangan, pilihan cara berkomunikasi meningkat. Pesan teks, email, obrolan, dan panggilan video dapat digunakan sebagai contoh. Bahkan saat ini, dunia sedang ramai-ramai menggunakan *video conference*.¹ Ada yang menggunakannya untuk belajar mengajar, seminar, atau sekedar untuk bermain game bersama dan tentunya untuk bisnis. Restrukturisasi kehidupan sosial ke dalam media digital seperti inilah yang disebut dengan digitalisasi.²

Dengan perkembangan zaman yang semakin pesat, teknologi juga telah mempengaruhi perubahan gaya hidup bermasyarakat di segala bidang kehidupan. Perkembangan kegunaan internet sebagai sarana interaksi social telah memberikan banyak sekali kemudahan berkomunikasi dan mengakses

¹ Katherine Stone, *'The State of Video Conferencing in 2020 [50 Statistics]'*, GETVOiP, 2020, diakses 10 Januari 2023.

² "We refer to digitalization as the way in which many domains of social life are restructured around digital communication and media infrastructures." Jason Bloomberg, *'Digitization, Digitalization, And Digital Transformation: Confuse Them At Your Peril'*, Forbes, 2018, diakses 10 Januari 2023.

informasi dalam segala bidang. Apalagi dalam dunia bisnis yang saat ini menghadapi persaingan global yang ketat. Saat ini penggunaan internet menjadi salah satu faktor bagi para pebisnis dalam usaha meningkatkan bisnis mereka. Ini didasari oleh meningkatnya pengguna internet di dunia yang dimana memudahkan para pebisnis untuk memasarkan dan mengembangkan lahan bisnisnya.³

Kemajuan teknologi akan selalu mengalami perkembangan dan tidak dapat dihindari karena akan selalu mengikuti kemajuan ilmu pengetahuan. Perkembangan teknologi dapat memberi banyak manfaat positif bagi masyarakat, yaitu memberikan berbagai kemudahan serta memberikan banyak cara baru dalam menjalankan berbagai aktifitasnya. Transaksi jual beli dapat dilakukan melalui media online tanpa adanya kontak fisik seperti, jasa transportasi online.

Jasa transportasi online menurut **Fidel Miro**, Transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, dan mengalihkan perpindahan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lainnya guna lebih bermanfaat untuk tujuan tertentu.⁴

Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia melebihi 133 juta pada tahun 2019. Data itu dirangkum dalam catatan Badan Pusat Statistik (BPS). Jumlah kendaraan meningkat sekitar lima persen dibandingkan dua tahun lalu.

³ Hoga Saragih dan Rizky Ramdhany, “Pengaruh Intensi Pelanggan Dalam Berbelanja Online Kembali Melalui Media Teknologi Informasi Forum Jual Beli (Fjb) Kaskus”, Jurnal Sistem Informasi, Vol.8 No. 2, (2012), 100.

⁴ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi untuk mahasiswa perencanaan dan praktisi*, (Jakarta: Erlangga, 2005), hal.4.

Sedangkan pada tahun 2019, jumlah kendaraan naik 7.108.236 unit atau mengalami peningkatan 5,3 persen menjadi 133.617.012 unit dari tahun sebelumnya sebanyak 126.508.776 unit. Jumlah kendaraan di tahun 2018 naik 5,9 persen dari tahun 2017 sejumlah 118.922.708 unit.⁵

Saat ini jasa layanan transportasi dibagi menjadi 2 macam, yaitu “transportasi konvensional” dan “transportasi online”. Berbeda dengan transportasi konvensional yang hanya bisa kita dapati bila pihak customer mencari di tempat-tempat tertentu atau pangkalan driver, transportasi online dalam pemesanannya dapat dilakukan secara online melalui media elektronik. Transportasi online menggunakan teknologi aplikasi online sekarang mulai bermunculan di Indonesia, seperti Gojek, Grab, Maxim, In Driver, dan lain sebagainya.

Dikarenakan semua sudah serba canggih pemesanan transportasi kita tidak perlu repot-repot datang ke pangkalan. Melalui smartphone kita dapat memesan transportasi dan mereka langsung datang ke rumah.

Saat transportasi online sudah merajalela perusahaan-perusahaan aplikator mulai bersaing memberikan penawaran tarif termurah untuk menarik minat pelanggan. Dengan tidak memperhitungkan tarif yang ditawarkan menjadikan pendapatan mitra transportasi online menjadi tidak manusiawi.

Gojek maupun Grab merupakan salah satu dari banyaknya perusahaan yang berjalan di bidang transportasi online dan menjadi perusahaan terbesar di

⁵ Hasil Sensus BPS: Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tembus 133 Juta Unit, <https://www.gaikindo.or.id>, diakses pada 17 Januari 2023

Indonesia, Perusahaan tersebut beroperasi dengan menggunakan aplikasi yang tentunya dapat di unduh melalui playstore. Perusahaan jasa transportasi online ini banyak diminati oleh masyarakat hal ini dapat dilihat dari pengunduhannya yang sudah lebih dari 100.000.000 pengunduh di aplikasi Gojek⁶ dan 100.000.000 dari aplikasi Grab.⁷

Para mitra ojek online juga ingin adanya payung hukum yang jelas demi kesejahteraan para mitra. Dengan diadakannya demo, bisa kita asumsikan mereka berharap pemerintah bisa menindak lanjuti perihal tarif yang semena-mena.

Maka dari itu, Pemerintah mulai turun tangan untuk menjadikan tarif ojek online untuk mitra menjadi rasional. Akhirnya pemerintah membentuk peraturan yang secara khusus mengatur tentang tarif ojek online.

Mulai tanggal 1 Mei 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat dan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 564 Tahun 2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi pada tanggal 4 Agustus 2022 akan efektif diberlakukan.

Terkait pemberlakuan ongkos tarif, kedua perusahaan aplikasi tersebut yang berbasis transportasi online di Indonesia sepakat untuk mematuhi aturan

⁶ Playstore, diakses pada tanggal 10 januari 2023

⁷ Playstore, diakses pada tanggal 10 januari 2023

sesuai undang-undang yang berlaku. **Dyan Shinto Nugroho** (*Chief Of Public Policy and Government Relations* GOJEK Indonesia) mengatakan Gojek turut menyambut baik implementasi PM 12/2019 dan KP 564/2022. Sebagai informasi, besaran tarif terbagi menjadi 3 zona, yaitu: zona 1 untuk wilayah Sumatera, Jawa (tanpa Jabodetabek), dan Bali. Untuk zona 2 adalah Jabodetabek. Sementara untuk zona 3 adalah Kalimantan, Sulawesi, NTT, Maluku, dan lainnya. Adapun besaran tarif nett untuk Zona I batas bawah Rp1.850 dan batas atas Rp2.300, dengan biaya jasa minimal Rp9.250-Rp11.500. Sementara Zona II batas bawah Rp2.600 dengan batas atas Rp2.700, dan biaya jasa minimal Rp13.000 - Rp13.500. Untuk Zona III batas bawah Rp2.100 dan batas atas Rp2.600 dengan biaya jasa minimal Rp10.500-Rp13.000.

Menurut aturan terbaru, unsur biaya untuk pembentuk tarif terdiri dari biaya langsung dan tidak langsung, dimana biaya langsung adalah biaya yang dikeluarkan oleh mitra pengemudi dan meliputi keuntungan mitra pengemudi dan biaya tidak langsung yaitu biaya sewa penggunaan aplikasi perusahaan aplikasi maksimal 20%. Biaya layanan yang tertera pada lampiran merupakan biaya layanan yang telah didiskon dari biaya tidak langsung berupa biaya sewa pengguna aplikasi. Perusahaan aplikasi menerapkan besaran biaya jasa baru batas bawah, biaya jasa batas atas, dan biaya jasa minimal berdasarkan sistem zonasi paling lambat 10 (sepuluh) hari kalender sejak keputusan menteri ini ditetapkan.

Walaupun terdapat peraturan yang jelas tentang ongkos tarif transportasi online, ternyata pihak Gojek dan Grab telah melanggar peraturan yang telah mereka sendiri setuju. Mitra mengeluhkan tarif yang semakin lama semakin turun dan tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

B. Rumusan Masalah

Sebagaimana telah diuraikan dalam latar belakang diatas maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang transportasi online di Indonesia?
2. Bagaimana penegakan hukum sengketa tarif transportasi online di Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Adapun tujuan umum dalam penelitian dan penulisan skripsi ini yang dimaksudkan oleh penulis. Sesuai dengan permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan seperti tersebut diatas, maka apa yang dituangkan disini diarahkan untuk mencapai 2 (dua) tujuan penelitian, sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui apa saja peraturan-peraturan tentang transportasi online yang berlaku di Indonesia.
- b. Untuk mengetahui langkah-langkah penegakan hukum terhadap transportasi online di Indonesia.

2. Tujuan Khusus

Selain tujuan umum seperti yang telah dijelaskan diatas, adapun tujuan khusus dari penelitian ini, yaitu sebagai persyaratan akademik. Penelitian ini ditujukan untuk melengkapi tugas dan memenuhi syarat-syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini bermanfaat untuk semua pihak yang terkait dalam bidang transportasi online. Untuk mitra maupun pelaku usaha transportasi online, penelitian ini bermanfaat untuk menggambarkan secara nyata mengenai aturan hukum transportasi online. Sehingga dapat menambah pengetahuan bahwa transportasi online telah ada payung hukum yang legal, dan dapat memberi kepastian hukum bagi kedua belah pihak

Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat bagi para praktisi hukum sehingga diharapkan mampu untuk kedepannya membenahi sitem hukum transportasi online.

2. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat untuk menambah dan melengkapi literatur pengetahuan hukum, khususnya tentang penegakan hukum transportasi online, sehingga bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan dengan inti permasalahan.

E. Kerangka Teori

1. Transportasi Online

Perkembangan teknologi akhir-akhir ini sangat pesat, membawa perubahan di segala bidang di Indonesia, salah satunya adalah sektor transportasi. Banyak perusahaan baru bermunculan, inovasi baru, bahkan model bisnis berbasis teknologi baru bermunculan. Persaingan bisnis saat ini, tidak hanya terjadi persaingan domestik, tetapi juga persaingan dengan pesaing asing, terutama dari Masyarakat Ekonomi Asean (MEA).

Dengan munculnya berbagai teknologi baru, banyak perusahaan dan pebisnis yang tidak kalah mengagumkan. Salah satu kemajuan teknologi saat ini adalah layanan transportasi online. Walaupun keberadaan transportasi sudah ada sejak lama, namun menjadi fenomenal ketika dipadukan dengan teknologi menjadi transportasi online.

Menurut **Andika Wijaya** dalam bukunya yang berjudul Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online. Mengemukakan jika dalam mengartikan transportasi jalan online perlu mengartikan transportasi jalan atau pengangkutan jalan dan kata online secara terpisah. Dalam Bahasa Inggris kata pengangkutan berasal dari kata *transportation*. Kata *transportation* dalam *Black Law Dictionary* diartikan sebagai *removal of goods or persons from one place to another, by a carrier* (perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan).⁸ Dan kata

⁸ Andika Wijaya, Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online, Sinar Grafika, Jakarta, Cetakan Pertama, 2016, h., 9.

online diartikan sebagai keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet; sehingga pengguna komputer bisa mengakses internet atau browsing.⁹ Kata online dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan “daring”. Definisi online adalah keadaan dimana komputer terhubung atau tersambung ke internet; jika komputer kita online maka kita dapat mengakses internet atau menjelajah web; mencari informasi di internet. Dengan akses tersebut, kita dapat menjalin komunikasi (baik yang hanya bersifat verbal atau non verbal) secara online dengan berbagai bangsa dan Negara di seluruh belahan dunia.¹⁰

Berpijak pada ketentuan dalam Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 mengenai pengertian jasa dan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai definisi dari angkutan atau transportasi, serta ketentuan dalam UU ITE mengenai pengertian teknologi informasi. Dan pendapat **Andika Wijaya** mengenai definisi transportasi jalan online, maka dapat diberikan pengertian secara umum mengenai jasa transportasi berbasis teknologi informasi yaitu suatu kegiatan layanan oleh pihak yang satu kepada pihak lainnya dibidang transportasi atau angkutan dengan menggunakan kendaraan, yang pada proses kegiatan tersebut memanfaatkan suatu aplikasi berbasis teknologi informasi.¹¹

⁹ Ibid., h., 9.

¹⁰ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta, Cetakan Pertama, 2016, h.,10.

¹¹ Ibid., h., 10.

Pijakan pertama dalam membahas transportasi adalah Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan beberapa peraturan turunannya baik yang berupa Peraturan Pemerintah (PP) maupun Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub). Dalam norma Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditegaskan bahwa tanggung jawab untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang memeberikan perlindungan atas keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan terjangkau menjadi tanggung jawab pemerintah. Hal tersebut berdasarkan Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa setiap warga negara berhak mendapatkan perlindungan atas hak asasi. Untuk itu *“The realization of these human rights is the responsibility and obligation of the state”*.¹² Hal tersebut seperti terkandung dalam Pasal 3 huruf (a) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Beberapa asas dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya asas bermanfaat; asas efisien dan efektif, seperti disebutkan dalam pasal 2 huruf (e) dan (f). Adanya asas inilah yang menjadi pijakan pihak pengelola jasa transportasi memanfaatkan kemajuan di bidang

¹² Herini Siti Aisyah et al, *“Legal Protection of Citizens: The Alcoholic Beverages un Licensing, Taxation, and Supervision in Indonesia,”* *Journal of Drug and Alcohol Research* 9 (2020), <https://doi.org/10.4303/jdar/236087>. p. 1.

teknologi informasi dan kemudian memadukannya dengan jasa angkutan umum. Asas bermanfaat dalam penjelasan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diartikan sebagai semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Sedangkan asas efisien dan efektif diartikan sebagai pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Pada penjelasan umum Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan mengenai adanya penajaman formulasi asas dan tujuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Akan tetapi, hadirnya layanan transportasi online tentu saja menimbulkan banyak kontroversi. Pada awal tahun 2016, ribuan pengemudi angkutan umum yang merasa penghasilan mereka berkurang akibat kehadiran layanan transportasi online akhirnya berdemonstrasi. Kejadian ini tak hanya terjadi sekali, mereka kembali melakukan aksi demonstrasi seminggu kemudian. Hal ini pun memaksa pemerintah untuk segera mengambil sikap. Pemerintah juga sempat mewajibkan para pengemudi kendaraan transportasi online untuk mengubah nama pada Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) menjadi nama perusahaan atau koperasi. Namun, pemerintah kemudian membatalkan peraturan tersebut.

Di penghujung tahun 2016, konflik muncul dari perusahaan ojek online itu seperti GO-JEK sendiri, dibawah tekanan dari driver mereka sendiri yang

merasa penghasilannya terlalu rendah. Menariknya, menjelang akhir tahun 2016, perusahaan taksi yang sebelumnya terkesan anti layanan transportasi online, justru berubah sikap. Mereka akhirnya melirik layanan transportasi online sebagai sebuah kesempatan, dan menjalin kerja sama dengan mereka.¹³

Hal ini dapat dilihat dengan kerja sama yang dilakukan Blue Bird dengan GO-JEK. Sehingga customer dapat memesan taksi Blue Bird melalui aplikasi GO-JEK.

Sangat menarik melihat perkembangan tren bisnis transportasi online berbasis aplikasi dalam beberapa tahun terakhir. Selain itu, perkembangan ini terkait dengan terobosan inovasi disruptif.

Go-Jek, Grab dan disebut sebagai dua perusahaan startup transportasi online yang paling berpengaruh saat ini. Kedua perusahaan tersebut dikatakan startup karena mereka menjalankan bisnis utamanya dengan menggunakan inovasi teknologi dan memecahkan masalah di masyarakat. Sehingga memiliki sifat disruptif didalam sebuah pasar/industri yang sudah ada bahkan menciptakan industri baru.

Selain dua perusahaan startup tersebut diatas ada perusahaan local sejenis seperti yang telah diuraikan sebelumnya yaitu Blue-Jek, Lady-Jek, Top-Jek, Ojek Syar-I, Namun akibat persaingan dan permodalan banyak diantara merek-merek tersebut yang tidak beroperasi lagi.

¹³ *Kemitraan Blue Bird-Gojek Berlanjut, Berdampak ke kinerja?*, <https://www.cnbcindonesia.com>, diakses pada tanggal 10 Januari 2023

Banyak hal yang menyebabkan mereka kalah dalam bersaing. Diantaranya adalah user interface yang tidak nyaman bagi pengguna, jumlah driver yang kalah banyak dari kompetitor, aplikasi yang sering memiliki bug, dan subsidi perusahaan untuk driver dan pengguna yang masih tertinggal dari kompetitor dalam hal harga. Dari beberapa factor penyebab diatas, pemberian subsidi perusahaan kepada driver dan pengguna menjadi factor penting. Pemberian subsidi ini merupakan keuntungan tersendiri bagi driver dan pengguna sehingga membuat driver dan pengguna lebih loyal kepada perusahaan. Pemberian subsidi kepada pengguna dapat dilihat pada penerapan tarif yang dikenakan kepada pengguna.

2. Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah upaya untuk menerapkan gagasan dan konsep-konsep hukum yang diharapkan masyarakat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.¹⁴ Menurut **Satjipto Raharjo** penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, kemanfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide dan konsep-konsep tadi menjadi kenyataan¹⁵. Penegakan hukum menurut Dellyana dapat dibedakan menjadi dua, yaitu¹⁶:

¹⁴ Dellyana, S., 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 31

¹⁵ Rahardjo, S., 2010, *Penegakan Hukum Progresif*, Jakarta: KOMPAS, hlm. 21

¹⁶ Dellyana, S., 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 33-34

a. Ditinjau dari sudut objeknya

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

b. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

Menurut **Satjipto Rahardjo**, berbicara tentang penegakan hukum terkadang lebih sering terjebak dalam kedogmatisme dan berpikir sederhana mengenai urusan beres, hukum sudah dijalankan, undangundang sudah diterapkan dan utang sebagai negara hukum sudah dilunasi. Penegakan hukum disebut dalam bahasa Inggris law enforcement, bahasa Belanda rechshanhaving. Istilah penegakan hukum dalam bahasa Indonesia membawa kita kepada pemikiran bahwa penegakan hukum selalu dengan

force sehingga ada yang berpendapat, bahwa penegakan hukum hanya bersangkutan dengan hukum pidana saja.¹⁷

Pemikiran seperti ini diperkuat dengan kebiasaan kita menyebut penegak hukum itu polisi, jaksa, dan hakim. Tidak disebut pejabat administrasi yang sebenarnya juga penegak hukum. Andaikan kata istilah asing tersebut disalin menjadi “penegakan hukum” tentu lebih sesuai dengan konteks judul ini yang penegakan hukumnya mempunyai ruang lingkup lebih luas.¹⁸

Inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyeraskan antara apa yang ada didalam kaidah-kaidah sejumlah peraturan perundangan terhadap penciptaan, pemeliharaan dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup sebagaimana yang dikemukakan **Soekanto**, lebih jauh **Soekanto** mengemukakan masalah pokok dalam penegakan hukum adalah terletak pada; hukumnya sendiri (peraturan perundangannya), penegak hukumnya, sarana atau fasilitas yang mendukung, masyarakat dimana hukum itu diberlakukan, dan budaya hukum masyarakatnya.¹⁹ Membahas penegakan supremasi hukum berarti tidak terlepas juga dengan kepastian hukum dan kekuasaan, **Bagir Manan** menjelaskan keberadaan hukum dan kepastian hukum bukanlah jaminan bagi tegaknya supremasi hukum dalam arti hukum yang mencerminkan kebutuhan dan memberi kepuasan kepada para pencari keadilan atau masyarakat pada umumnya.

¹⁷ Rahardjo, S., 2010, *Penegakan Hukum Progresif*, Jakarta: KOMPAS, hlm. 77

¹⁸ Ibid., hlm. 77

¹⁹ Soekanto, S., 1983, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm. 45

Suatu fakta yang sulit disangkal, apalagi di zaman modern ini, hukum dibentuk dan dilaksanakan, serta dipengaruhi oleh kekuasaan (Bentham, Austin, Kelsen, dan lain-lain).

Dengan demikian, hakikat keberadaan (substansi) hukum, dan kepastiannya tidak dapat dipisahkan dari struktur dan sistem kekuasaan. Struktur dan sistem kekuasaan yang otoriter akan membawa corak isi hukum dan kepastian hukum selaras dengan struktur dan corak kekuasaan otoriter. Karena itu premis yang menyatakan bahwa hukum dapat secara independen menjadi penentu memperbaiki tatanan politik, sosial, ekonomi, dan lain-lain, perlu mendapat pemikiran ulang,...²⁰

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto antara lain: ²¹

a. Faktor Hukum

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan

²⁰ Manan, Bagir, 2005, *Sistem Peradilan Berwibawa*, Yogyakarta: FH. UII Press Yogyakarta, hlm. 70-71

²¹ Soekanto, S., 1983 *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm. 35

dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup law enforcement, namun juga peace maintenance, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

b. Faktor Penegak Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

c. Faktor Sarana dan Fasilitas Pendukung

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan komputer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

d. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

e. Faktor Kebudayaan

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan dan apa yang dilarang.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam proses penelitian untuk penulisan skripsi ini, penulis akan menggunakan penelitian normatif menggunakan studi kasus normatif berupa produk perilaku hukum, misalnya mengkaji undang-undang. Pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang

belaku dalam masyarakat dan menjadi acuan perilaku setiap orang. Sehingga penelitian hukum normatif berfokus pada inventarisasi hukum positif, asas-asas dan doktrin hukum, penemuan hukum dalam perkara *in concreto*, sistematik hukum, taraf sinkronisasi, perbandingan hukum dan sejarah hukum.²² Berdasarkan penjelasan di atas, penulis memutuskan menggunakan metode penelitian hukum normatif untuk meneliti dan menulis pembahasan skripsi ini sebagai metode penelitian hukum. Penggunaan metode penelitian normatif dalam penelitian dan penulisan skripsi ini dilatari kecocokan teori dengan metode penelitian yang dibutuhkan penulis.

2. Pendekatan Masalah

a. Pendekatan Konsep

Penelitian normatif seringkali disebut dengan penelitian *doctrinal*, yaitu objek penelitiannya adalah dokumen perundang-undangan dan bahan pustaka. 2 Hal yang paling mendasar dalam penelitian ilmu hukum normatif, adalah bagaimana seorang peneliti menyusun dan merumuskan masalah penelitiannya secara tepat dan tajam, serta bagaimana seorang peneliti memilih metode untuk menentukan langkah-langkahnya dan bagaimana melakukan perumusan dalam membangun teorinya.²³

²² Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Cet. 1. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung, 2004, Hal: 52

²³ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Mandar Maju, 2008, Hal: 88.

b. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah menggunakan pendekatan dogmatik analitis dengan mengikuti langkah-langkah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi sumber hukum yang menjadi dasar rumusan masalah;
2. Mengidentifikasi pokok bahasan dan sub pokok bahasan yang bersumber dari rumusan masalah;
3. Mengidentifikasi dan menginventarisasi sumber data, ketentuan-ketentuan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berdasarkan rincian sub pokok bahasan;
4. Mengkaji secara komprehensif analitis sumber data primer, bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan;
5. Hasil kajian sebagai jawaban permasalahan dijelaskan secara lengkap, rinci, jelas, dan sistematis dalam bentuk hasil laporan penelitian atau karya tulis ilmiah.

c. Pendekatan Undang-Undang

Penelitian ini mengkaji tentang penegakan hukum sengketa tarif transportasi online dan pengaturan hukum transportasi online yang ditinjau berdasarkan undang-undang di Indonesia.

3. Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan hal yang paling penting dalam suatu penelitian, karena dalam penelitian hukum normatif yang dikaji adalah bahan hukum

yang berisi aturan-aturan yang bersifat normatif. Data yang diperoleh dan diolah dalam penelitian hukum normatif adalah data sekunder yang berasal dari sumber kepustakaan. Data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Data yang di peroleh dikumpulkan dari beberapa sumber:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari sumber asli atau pertama, Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang memiliki sifat autoritatif berupa peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan yang memiliki hubungan dengan penelitian yang dilakukan yakni tentang perhitungan biaya jasa transportasi online.

b. Bahan Hukum Sekunder

Penelitian ini merupakan penelitian normatif, yaitu dengan melihat hukum sebagai kaidah (norma). Untuk mengumpulkan bahan digunakanlah metode penelitian kepustakaan (*library research*), yaitu dengan mengkaji kepustakaan hukum yang terkait dengan inti permasalahan, peraturan perundang-undangan, artikel-artikel hukum dan berbagai sumber tertulis lainnya. Bahan-bahan yang telah dihimpun selanjutnya dianalisis dengan menggunakan metode analisa kualitatif,

4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Untuk lebih mempermudah pembahasan, maka informasi dikumpulkan melalui proses yang bertahap. Berawal dari sumber-sumber yang tertulis yang berasal dari peraturan perundang-undangan dan tulisan-tulisan lain yang berhubungan dengan transportasi online. Selanjutnya bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan, diolah sesuai dengan kebutuhan untuk dijadikan bahan pembahasan dengan jalan menghimpun dan mengklasifikasikannya dalam masing-masing bab dan sub bab yang telah disusun secara berurutan menurut pokok permasalahan untuk kemudian dianalisis.

5. Pengolahan dan Analisis Sumber Bahan Hukum

Bahan-bahan hukum yang sudah dikumpulkan tersebut dianalisis dengan berpedoman pada metode kuantitatif, yaitu suatu cara penelitian yang menghasilkan informasi deskriptif analitis, dan terkumpul untuk kemudian menguraikan fakta yang telah ada dalam skripsi ini kemudian ditarik suatu kesimpulan dan saran dengan memanfaatkan cara berpikir deduktif yaitu menarik kesimpulan yang berangkat dari hal-hal yang bersifat umum menuju hal-hal yang bersifat khusus

G. Sistematika Penulisan

Berdasarkan sistematika, proposal ini akan diuraikan dalam 4 (empat) bab, yaitu:

Bab I Pendahuluan

Sebagai pengantar dan pendahuluan skripsi ini, bab ini berisi latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka teori, metode penelitian, serta yang terakhir adalah sistematika penulisan.

Bab II Pengaturan Hukum tentang Transportasi Online

Bab ini berisi mengenai jawaban atas rumusan masalah pertama yang telah penulis sebutkan sebelumnya. Dalam bab ini, menguraikan mengenai pengaturan hukum tentang transportasi online di Indonesia.

Bab III Penegakan Hukum Sengketa Tarif Transportasi Online

Bab ini berisi mengenai jawaban atas rumusan masalah kedua yang telah penulis sebutkan sebelumnya. Dalam bab ini, diuraikan mengenai penegakan hukum sengketa tarif transportasi online di Indonesia.

Bab IV Penutup

Bab ini merupakan akhir dari penulisan skripsi yang didalamnya akan diuraikan mengenai kesimpulan dan saran untuk penerapan ilmu hukum yang sesuai dengan pokok masalah yang telah disebutkan.

BAB II

PENGATURAN HUKUM TENTANG TRANSPORTASI ONLINE di INDONESIA

A. Tinjauan Umum Tentang Transportasi Online

1. Transportasi Dalam Pandangan Sosiologi Hukum

Transportasi dalam potret sosiologi hukum merupakan fenomena transportasi di Indonesia setelah kehadirannya secara online menjadi fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi di seluruh dunia pada umumnya. Perkembangan transportasi dan komunikasi tidak lepas dari kemajuan *science*, dan teknologi yang semakin berkembangnya inovasi, semakin maju, dan canggih pula moda transportasi dan komunikasi yang ada di masyarakat.²⁴

Berbeda dengan transportasi konvensional biasanya, aplikasi berbasis transportasi ini menggunakan milik pribadi sebagai alat transportasinya. Aplikasi taksi berbasis online ini menawarkan kemudahan lebih dibandingkan taksi konvensional seperti pembayaran yang mudah dan juga relatif lebih murah dibandingkan dengan tarif taksi konvensional. Kemudahan yang ditawarkan berdampak besar pada kondisi saat ini. Kehadiran transportasi online tentunya menyebabkan bisnis transportasi konvensional serta aspek ekonomi kota dan lingkungan mengalami perubahan yang dinamis. Kebijakan pemerintah

²⁴ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), h. 1

dan perusahaan transportasi konvensional menjadi sangat penting karena dapat menciptakan kondisi persaingan usaha yang sehat. Persaingan merupakan sebagai suatu proses sosial, baik individu atau kelompok mencari keuntungan melalui bidang-bidang kehidupan yang pada suatu masa tertentu menjadi pusat perhatian umum.²⁵

Adanya transportasi online yang terintegrasi dengan sistem teknologi dan informasi merupakan fenomena baru di masyarakat. Sebuah inovasi baru yang tidak pernah terbayangkan oleh banyak orang sebelumnya memiliki potensi besar untuk menimbulkan kontroversi. Perselisihan atau persaingan antar pelaku jasa transportasi online dan konvensional seringkali berujung pada tindak pidana. Berdasarkan laporan yang dimuat Tribunnews, seorang wanita yang merupakan mitra go-jek dinaniaya oleh seseorang yang berprofesi sebagai tukang ojek konvensional. Isu lainnya adalah kontroversi seputar perjanjian kemitraan yang mengikat PT Go-Jek Indonesia dengan mitra Go-Jek dan hal lainnya. Isu yang menarik perhatian publik dan menimbulkan kontroversi yang menggegerkan berbagai media sosial adalah ketika Menteri Perhubungan Indonesia yang mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015. Surat pemberitahuan tersebut dianggap sebagai bentuk peraturan

²⁵ Rinato Adi, *Sosiologi Hukum: Kajian Hukum secara Sosiologis*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2012), h. 49

yang bersifat imperatif bagi perusahaan transportasi berbasis online agar tidak menjalankan usahanya.²⁶

2. Transportasi Online

Perkembangan teknologi dan informasi sudah menjadi suatu kebutuhan pada saat ini. Kemajuan teknologi akan berkembang seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan kebutuhan akan teknologi dan informasi. Berbagai inovasi telah dilakukan untuk memberikan manfaat positif bagi kehidupan manusia dan memberikan kemudahan dalam aktivitas manusia. Dalam beberapa tahun terakhir, masyarakat telah mendapat manfaat dari *sains* dan teknologi. Kemajuan teknologi ada di setiap sudut kehidupan manusia termasuk transportasi.

Pada zaman modern saat ini, transportasi atau jasa pengangkutan merupakan salah satu kebutuhan, sebagai akibat dari kegiatan masyarakat yang selalu dituntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat. Transportasi merupakan salah satu sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi atau online dan disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini.

Fenomena Transportasi Online di Indonesia memberikan solusi akan ketakutan masyarakat tentang kemacetan yang sering terjadi di kota-

²⁶ Andika Wijaya, Op.Cit., h. 2-5

kota besar serta jaminan keamanan penumpang yang menggunakan transportasi umum atau konvensional. Transportasi Online banyak diminati oleh seluruh lapisan masyarakat karena memiliki kelebihan diantaranya adalah aplikasi berbasis data, dimana masyarakat dapat mengetahui identitas pengemudi kendaraan bermotor, dan dengan kelebihan ini, masyarakat bisa mendapatkan informasi siapakah yang akan menjadi pengemudi layanan transportasi online yang telah di pesan, lengkap dengan data diri pengemudi atau Driver.

Transportasi online sangat memperhatikan faktor keamanan pengguna. Biasanya di dalam aplikasi sudah tersedia berbagai informasi tentang pengemudi seperti nama, foto, bahkan kontak pribadi pengemudi. Layanan transportasi online hanya bisa diperoleh dengan pemesanan via aplikasi- aplikasi transportasi online seperti Gojek, Grab dan lain sebagainya, sehingga pelanggan dapat memastikan keamanannya.

Pengemudi transportasi online direkrut dengan cara dilatih, serta diberikan jaket, helm dan aplikasi smartphone khusus driver yang berguna melihat pemesanan serta menghitung harga berdasarkan jarak. Masyarakat merasa sangat terbantu dengan adanya transportasi online, karena pemesanan yang mudah menggunakan aplikasi melalui smartphone, harga yang terjangkau. Transportasi online atau jasa pengangkutan online menghadirkan berbagai macam layanan yang ada pada aplikasi, sehingga masyarakat sangat puas karena aplikasi

transportasi online tidak hanya untuk mengantarkan aktivitas mereka, tetapi juga bisa mengantarkan makanan, dan barang dengan tarif yang cukup terjangkau.

Untuk pemesanan jasa transportasi online, pemesanan dapat mengakses aplikasi transportasi online, dan memasukkan alamat untuk mengetahui biaya penggunaan layanan, serta dapat menggunakan fitur “*use my location*” untuk mengarahkan driver ke tempat mereka berada. Setelah mengkonfirmasi pesanan, maka secara otomatis *based location* akan mencari driver terdekat. Setelah pengemudi transportasi online ditemukan, pemesan dapat melihat beberapa hal seperti foto driver bahkan nomor telepon pribadi driver, dan dapat langsung melakukan penilaian performa terhadap driver melalui fitur yang sudah disediakan didalam aplikasi. Hal ini yang menjadi faktor utama masyarakat Indonesia beralih menggunakan transportasi online, pelayanan yang disediakan serta memberikan penilaian kepada driver, bila pelayanan dirasa kurang memuaskan maka dapat melaporkan pada pihak manajemen transportasi online dan akan segera diproses, atau cukup dengan memasukkan penilaian 1 bintang (sangat mengecewakan).

3. Transportasi Berbasis Online dan Konvensional

Dunia transportasi dapat dipahami sebagai perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain yang digerakkan oleh mesin dan dikemudikan oleh seseorang sesuai dengan tujuan transportasi.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).²⁷

Transportasi berbasis online (dalam jaringan/daring atau keadaan gadget yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet) dan konvensional Transportasi berbasis online (TBO).

Pada penyelenggaraan transportasi di Indonesia tidak sedikit terjadi gesekan kepentingan antar pengemudi transportasi online maupun konvensional yang terkadang dipicu dari para penumpang itu sendiri. Atas berbagai kepentingan atau saling berebut penumpang, maka ada beberapa sengketa yang terjadi antara transportasi berbasis online dan transportasi konvensional. Sengketa Transportasi berbasis online dan konvensional, adagium terjadi karena adanya benturan kepentingan. Sengketa yang dimaksud ialah perselisihan antara pengusaha transportasi berbasis online, meliputi Go-Jek, Grab, Uber sebagai pengusaha transportasi menggunakan aplikasi dengan pengusaha transportasi konvensional, antara lain Taxi Bandara, Siger Taxi dan Ojek Pangkalan. Terjadi perselisihan, contoh kasus Go Jek dan Persatuan Ojek Bandar Lampung yang menjadi seturunya pihak pengemudi Go Jek di Pasar Pasir Gintung Bandar Lampung yang akhirnya demo ke pemerintah Kota Bandar Lampung.

²⁷ Sution Usman Adji, dkk. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Aneka Cipta, 1990), h. 12

Berdasarkan keterangan di atas dapat dijadikan pijakan awal yang melatar belakangi sengketa transportasi di Indonesia. Ada beberapa alternatif dalam tahapan penyelesaian antara lain: memahami masalah, merencanakan pemecahan, melaksanakan rencana, memeriksa kembali.²⁸

Upaya penyelesaian masalah dalam hal sengketa transportasi berbasis online dan konvensional ditinjau dari perspektif sosiologi hukum.

Perspektif dimaksudkan adalah sudut pandang, tinjauan pembahasan dan analisis.²⁹ Sedangkan pemahaman tentang sosiologi hukum adalah merupakan suatu ilmu pengetahuan yang secara teoritis analitis dan empiris meyoroti pengaruh gejala sosial lain terhadap hukum, dan sebaliknya.³⁰ Oleh karena itu, apabila dikaitkan dengan sosiologi hukum, maka dapat dipahami, bahwa penyelesaian sengketa antar pihak-pihak, seperti transportasi berbasis online dan konvensional dapat dilakukan melalui metode non litigasi, yakni bisa melalui pendekatan hukum adat atau kearifan lokal ,antara lain melalui jalan perdamaian dengan landasan hukum adat.

²⁸ Muchlisin Riadi, *Pengertian dan Tahapan Pemecahan Masalah*, <http://www.kajianpustaka.com>, (akses internet tanggal 20 Mei 2023)

²⁹ Peter Salim dan Yeni Salim, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*, (Jakarta: Modern English,), h. 691

³⁰ Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), h. 25

B. Hal - Hal Yang Ada Dalam Transportasi Online

1. Tanggung Jawab Aplikator

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa. Khusus, menetapkan kriteria taksi online yang cocok di Indonesia. Hingga enam persyaratan mencakup berbagai pengaturan utama seperti kriteria layanan, identifikasi area dan perencanaan permintaan kendaraan umum, operasi penyewaan kendaraan khusus, penetapan harga, dan penggunaan aplikasi teknologi. Di sisi lain juga mencakup perlindungan terhadap masyarakat, pengawasan kepada masyarakat, peran secara andil dari masyarakat, serta tata cara penerapan sanksi administrative dengan baik, dan ketentuan peralihan. Di sini, pemohon bertanggung jawab penuh atas layanan, zonasi, dan persyaratan kendaraan kepada pengemudi.

Selanjutnya, pada Peraturan Menteri 118 tahun 2018 mewajibkan seluruh perusahaan yang bergerak pada bidang taksi online untuk mendapatkan izin operasional dari pemerintah. Dalam perjanjian lisensi, royalti juga diperhitungkan sebagai penerimaan negara bukan negara (PNBP) dan pajak daerah. Masing-masing perusahaan taksi online ini dapat berbentuk badan hukum berupa perusahaan publik (BUMN), perusahaan (BUMD), perseroan terbatas (PT) maupun Koperasi. Masing-masing perusahaan angkutan charter khusus ini juga dapat

dioperasikan oleh anggota usaha mikro atau anggota usaha kecil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2. Hak dan Kewajiban Driver

Hak dan kewajiban pengemudi taksi online tidak lepas dari ketentuan orang yang berlaku dalam setiap ketentuan kontrak kemitraan. Dimulai dengan senyuman, lambaian tangan, lambaian tangan saat pelanggan memesan jasa taksi online, memperhatikan kecepatan dan keselamatan saat berkendara sesuai peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 Pasal 1 Ayat 8 Standar pelayanan minimal adalah ukuran pelayanan paling minim yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum untuk memberikan kemudahan pelayanan yang ditujukan kepada pengguna pelayanan yang aman, secara nyaman, serta terjangkau, merata dan pastinya teratur.

3. Perlindungan Konsumen

Adanya kewajiban dan hak dari pihak pemakai jasa dan pihak penyedia jasa taksi online, untuk menjamin berjalannya hal tersebut maka diperlukan sebuah payung hukum yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 terdapat dalam pada pasal 4 ayat 6, disebutkan bahwa hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen, kewajibannya pelaku usaha harus didasari oleh Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Seperti apa telah dijelaskan, bahwa konsumen berhak secara jelas mendapatkan perlindungan secara hukum yang berlaku berupa

tanggung jawab atas jasa yang telah diberikan serta keamanan sampai tujuan, dan selama perjalanan harus dalam keadaan nyaman. Apabila terjadi sengketa diantaranya maka di dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dalam aturan ini didapatkan penyelesaian sengketa konsumen berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 7 yang mana penyelesaian konsumen di luar daripada pengadilan dapat ditembus dengan 2 (dua) cara yaitu:

- a. ganti kerugian seketika
- b. penyelesaian tuntutan ganti kerugian melalui BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen).

Hendaknya terdapat sosialisasi yang ditujukan kepada masyarakat yang berkaitan dengan hak kepada konsumen yang secara jelas bisa di dapat jika hak konsumennya dirugikan agar pada kemudian hari tidak ada konsumen yang menganggap remeh dan secara jelas membiarkan saja kerugian yang dialami. Serta pihak otoritas taksi online harus selalu secara nyata mengevaluasi kekurangankekurangan dalam dan luar yang ada pada setiap driver atau pada aplikasi yang digunakan. Untuk meminimalisasi kerusakan dan ketidaknyamanan yang akan atau mungkin dialami konsumen taksi online di masa mendatang.

4. Akses Kedalam Digital Dashboard

Operator taksi online wajib memberikan akses Digital Dashboard kepada Menteri Perhubungan agar seluruh sistem Digital Dashboard

tertata tanpa melanggar aturan yang berlaku dan tidak ada kekeliruan, jadi akses kepada masyarakat lebih terarah. Digital Dashboard merupakan tampilan dalam aplikasi secara grafis dengan seluruh informasi yang dihasilkan oleh perangkat lunak sehingga nantinya pemerintah dapat mengontrol dengan mudah aksesibilitas aplikasi.

Hal ini bertujuan apabila masyarakat membutuhkan kepastian hukum dalam aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, pemerataan, keterjangkauan dan keteraturan secara teratur dalam kegiatan angkutan sewaan khusus. Maka dari itu ada sebuah Standar Pelayanan Minimal yaitu:

a. Aspek Keamanan Internal Eksternal

- 1) Aspek Internal, terdiri dari identitas pemesan jasa dan identitas pengemudi.
- 2) Aspek Eksternal, terdiri dari kaca film dan alarm mobil.

b. Aspek Keselamatan

- 1) Pengemudi, terdiri dari kondisi fisik, kompetensi, jam kerja, dan istirahat.
- 2) Senter, adalah alat bantu penerangan. Fungsinya untuk membantu penerangan darurat (minimal 2 pcs). Tahun SM. Fasilitas pelayanan kesehatan berupa kotak pertolongan pertama pada saat terjadi kecelakaan (P3K). Fungsinya digunakan untuk manajemen kecelakaan darurat. Paling sedikit 1 (satu) kotak

pertolongan pertama (P3K) yang berisi: kasa steril, perban perekat, dan antiseptik.

- 3) Alat Pemadam Api Ringan (APAR), adalah selang yang harus ditempatkan di dalam kendaraan. Fungsinya untuk memadamkan api dalam waktu singkat saat terjadi kebakaran. Jumlah yang dibutuhkan adalah satu tabung seberat 1 kg. Sabuk pengaman, paling sedikit dua titik pada tiap tempat duduk. Fungsinya untuk menjamin keselamatan seluruh penumpang. Verifikasi kendaraan yang dieksploitasi, prosedur kelayakan untuk pengoperasian kendaraan sebelum dioperasikan oleh: Perusahaan transportasi yang mengkhususkan diri dalam persewaan melakukan pemeriksaan berkala; Pengemudi melakukan pemeriksaan ringan sebelum mengemudi. Fungsinya untuk memastikan kendaraan dalam keadaan ready to go (SGO).
- 4) Asuransi kecelakaan lalu lintas adalah kewajiban perusahaan angkutan sewa khusus dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Selain untuk mengikuti program asuransi atas kecelakaan lalu lintas, adanya asuransi ini berfungsi untuk menjamin penggantian biaya apabila terjadi kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan.
- 5) Usia kendaraan, adanya pembatasan umur kendaraan yang beroperasi bertujuan untuk mengutamakan keselamatan dan

kenyamanan penumpang dalam pelayanan. Usia Kendaraan paling tinggi berusia 5 tahun.

c. Aspek Kenyamanan

- 1) Kapasitas Angkut,
- 2) Fasilitas Umum,
- 3) Pakaian Pengemudi,
- 4) Perilaku Pengemudi,
- 5) Fasilitas Tambahan,
- 6) Larangan Merokok.

d. Aspek Keterjangkauan

- 1) Aksesibilitas, memberikan pelayanan kepada penumpang dengan rute perjalanan yang tercantum di dalam aplikasi sesuai dengan permintaan penumpang.
- 2) Tarif, menerapkan tarif sesuai tarif batas atas dan tarif batas bawah. Fungsinya untuk memberikan kepastian di awal pelayanan kepada penumpang sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan.

e. Aspek Kesetaraan

- 1) Pelayanan Prioritas, khusus diutamakan untuk penumpang lanjut usia, cacat, anak-anak, orangtua dan ibu hamil.
- 2) Fasilitas Aksesibilitas, memberikan fasilitas tambahan seperti pijakan kaki agar penumpang masuk kedalam kendaraan dengan mudah, memberikan tisu untuk umum, atau air putih hal ini guna

untuk memberikan kenyamanan penuh untuk penumpang lanjut usia, cacat, anak-anak, orangtua dan ibu hamil.

- f. Aspek Keteraturan Timing atau waktu pelayanan guna memberikan pelayanan yang sesuai dengan jam atau waktu pemesanan. Hal ini berfungsi untuk menjami kepastian waktu penjemputan.

C. Pengaturan Hukum Transportasi Online di Indonesia

1. Peraturan Hukum Transportasi Online

Dengan semua Perkembangan Informasi dan Teknologi Elektronik, sudah tentu menjadi sebuah tren yang positif dalam bidang jasa pengangkutan. Pengangkutan adalah proses dari orang yang mampu mengikatkan diri untuk mengadakan perpindahan barang dan/atau orang dari satu titik tempat ke tempat tujuan tertentu dengan keadaan seperti semula.³¹ Kemudian, dalam bukunya **Abdulkadir Muhammad** yang menyatakan bahwa pengangkutan adalah kegiatan menaikan penumpang atau barang pada sebuah alat pengangkut, kegiatan memindahkan penumpang atau barang pada tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan menurunkan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut ketempat tujuan yang disepakati.³²

Lebih lanjut, dalam ketentuan Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan

³¹ Purwosutjipto H.M.N, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang* Indonesia 5, Penerbit Djambatan, Jakarta, h.10

³² Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 4.

kendaraan dalam berlalu lintas di jalan. Kemudian, pada Pasal 1 ayat 23 Undang - Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pengangkut, dalam hal ini pengemudi adalah orang yang memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) serta dapat mengemudikan kendaraan bermotor dalam lalu lintas di jalan. Kewajiban utama pengangkut adalah mengangkut penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tujuannya dengan selamat sesuai yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutannya. Pada Pasal 1 ayat 7 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

Setelah mengetahui definisi dari pengangkutan dan angkutan, selanjutnya yakni hukum pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, yang mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, yaitu pengirim barang, penerima barang dan penumpang wajib menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.³³

Saat ini, jasa pengangkutan telah mengalami banyak inovasi, salah satunya adalah munculnya layanan Transportasi online. Transportasi

³³ Sution dan Djoko Prakoso, dkk, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, h. 6-7.

online ini adalah sebuah inovasi angkutan barang dan/atau orang yang muncul pada Tahun 2011. Transportasi online merupakan jasa transportasi yang dapat digunakan dengan cara mengunduh aplikasi tertentu pada setiap masing-masing smartphone kemudian memesan sesuai dengan kebutuhan setiap customer. Dalam proses pemesanannya, Transportasi online selain menawarkan jasa angkutan barang juga menyediakan jasa angkutan orang atau penumpang. Dengan munculnya berbagai macam inovasi yang positif ini, menjadi daya tarik tersendiri bagi seluruh kalangan masyarakat karena dengan berbagai kemudahan yang ditawarkan.

Dalam pemaparan diatas, Transportasi online merupakan suatu kegiatan pengangkutan karena mampu melakukan kegiatan perpindahan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dalam keadaan semula dengan menggunakan Kendaraan dalam berlalu lintas di jalan. Dengan kemampuan Ojek Online melakukan kegiatan pengangkutan tersebut, dasar hukum penyelenggaraannya Ojek Online pada pasal 137 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus. Pada Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang dapat mengangkut orang/dan atau barang. Pada Pasal 3 huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 108

Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek menyatakan bahwa ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dengan Aplikasi berbasis teknologi informasi. Pada Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat menyatakan bahwa pada intinya sepeda motor dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan wajib memenuhi keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Dari penjelasan dasar hukum diatas, maka ojek online dapat melakukan proses pengangkutan. Namun, terdapat ketentuan-ketentuan yang mebatasi kegiatan pengangkutan itu. Seperti dalam hal mengangkut barang.

Selain itu, transportasi online juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek khususnya pada Bab XVIII mengenai “Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek Berbasis Aplikasi Elektronik”.

2. Validitas Ojek Online di Indonesia

Transportasi atau pengangkutan merupakan kebutuhan yang sangat penting untuk masyarakat dan dapat membantu mengurangi kemacetan, Ojek online ialah sebuah ide baru dalam dunia Pengangkutan. Baik dalam pengangkutan barang maupun pengangkutan orang. Dikarenakan keefisienan dan keefktifan yang menjadi daya tarik tersendiri dari perusahaan pengangkutan yang lainnya. Dengan keefisienan dan keefektifan yang ditawarkan oleh Ojek online, masyarakat tentu merasakan dampak positif yang ditawarkan pada Ojek Online tanpa memikirkan bagaimana akibat yang ditimbulkan kedepannya.

Akan tetapi, pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tepatnya pada Pasal 47 ayat (3) menyatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat pengangkut barang yang sah dan diperkuat pada pernyataan bahwa dalam mengangkut barang dengan kendaraan bermotor diwajibkan menggunakan mobil barang sebagaimana yang telah diatur pada Pasal 137 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada dasarnya, pada Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum. Pasal-pasal tersebut diatas telah menjelaskan bahwa Ojek online bukan merupakan alat pengangkut yang sah sehingga akan memiliki dampak yang negatif terkait penggunaan Ojek online dalam hal pengangkutan barang.

Dalam keberadaan Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 Ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, tentang Angkutan Jalan (PP Angkutan Jalan), dalam Pasal 10 Ayat (2) menyatakan bahwa “Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau Sepeda Motor.” Persyaratan teknis yang dimaksud disini terdapat pada Pasal 10 Ayat (3) Peraturan Pemerintah Angkutan Jalan, yaitu :

- a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
- b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (Sembilan ratus) millimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
- c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

Ojek Online tidak diperbolehkan untuk mengangkut barang karena akan membahayakan pengemudinya sendiri jika barang tersebut pada dasarnya tidak dapat dijangkau oleh Ojek Online itu sendiri, kemudian tetap dipaksakan untuk mendapatkan uang tambahan. Kemudian, selain membahayakan pengemudinya sendiri, hal tersebut juga dapat membahayakan pengemudi lain yang berlalu lintas di jalan karena dengan begitu, akan menghalangi pengemudi lain. Dalam UU LLAJ sudah tegas mengatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat angkutan barang yang sah, namun di dalam PP No. 74 Tahun 2014 menunjukkan bahwa adanya ketidak konsistensi bahwa sepeda motor

dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Dipertegas pula dengan keluarnya Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Nomor: UM.3012/1/21/PBH/2015 dilatar belakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap bahwa transportasi online roda dua dianggap sebagai angkutan tanpa izin atau liar sehingga mendapat larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut.³⁴

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa mengenai keabsahan ojek online dalam hal jasa pengangkutan di Indonesia khususnya mengangkut barang, terdapat norma bertentangan antara Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 dengan Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Dalam PP Angkutan Jalan, sepeda motor mendapat pengecualian dengan mengikuti persyaratan yang sudah di tentukan agar dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Sedangkan ojek Online dalam mengangkut orang, sebagaimana yang tercantum pada Pasal 137 ayat (2) UU LLAJ ialah sah dengan bunyi bahwa Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus. Apabila pengaturan terhadap penyelenggaraan

³⁴ Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, h. 4

tersebut diatur dengan jelas, maka hal tersebut akan menguntungkan banyak pihak baik perusahaan maupun konsumen.³⁵

³⁵ Ni Putu Puspa Chandra Sari, I Nyoman Suyatna, “*Perlindungan Konsumen Pengguna Angkutan Barang Melalui Layanan Ojek Online*”, Kertha Semaya, Vol. 06, No. 02, Maret 2018, h. 7, URL : <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasemaya/article/download/38418/23306>

BAB III

ANALISIS PENEGAKAN HUKUM SENKETA TARIF TRANSPORTASI ONLINE di INDONESIA

A. Sengketa Tarif Transportasi Online

1. Sengketa

Sengketa adalah pertikaian atau perselisihan antara pihak-pihak yang berbeda mengenai hak, klaim, atau kepentingan yang saling bertentangan dan memerlukan penyelesaian. Dalam konteks undang-undang, sengketa seringkali merujuk pada perselisihan hukum yang diajukan atau diputuskan di pengadilan atau lembaga penyelesaian sengketa lainnya.

Undang-undang secara umum memberikan kerangka kerja untuk menyelesaikan sengketa dan menentukan prosedur yang harus diikuti oleh para pihak yang terlibat. Undang-undang juga memberikan definisi dan batasan tentang jenis-jenis sengketa yang dapat diajukan, syarat-syarat untuk memulai proses penyelesaian sengketa, dan upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mencapai penyelesaian yang adil.

Sengketa hukum dapat melibatkan berbagai aspek kehidupan, seperti sengketa bisnis, sengketa properti, sengketa perburuhan, sengketa keluarga, sengketa pidana, dan lain sebagainya. Tujuan utama penyelesaian sengketa menurut undang-undang adalah mencapai keadilan bagi semua pihak yang terlibat dan menghasilkan keputusan atau kesepakatan yang mengikat.

Penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui berbagai cara, termasuk negosiasi, mediasi, arbitrase, atau melalui proses pengadilan. Undang-undang memberikan landasan hukum yang mengatur setiap jenis penyelesaian sengketa tersebut dan menetapkan prinsip-prinsip, prosedur, dan kewajiban yang harus diikuti oleh para pihak yang terlibat dalam sengketa tersebut.

2. Tarif Transportasi Online

Sejatinya sejak awal munculnya transportasi online tarif di Indonesia memang selalu berubah. Banyak factor yang menyebabkan tarif jasa transportasi online selalu berubah, contohnya factor persaingan bisnis. Persaingan bisnis operator layanan jasa transportasi umum ketat. Diawali pada akhir Tahun 2014, dengan masuknya perusahaan Uber dan GrabTaxi sebagai operator layanan jasa transportasi umum secara online. Akan tetapi, saat itu tidak ada tanda atau sinyal apabila layanan ojek online akan menjadi bisnis yang besar. Bisnis transportasi berdasar permintaan penumpang mulai dikenal, karena keberadaan Uber menjadi kontroversi di Indonesia. Namun, waktu itu istilah ojek online belum dikenal. Seiring berjalannya waktu, Go-jek berkembang menjadi layanan jasa besar yang diawali dari aplikasi gadget. Selanjutnya diikuti oleh GrabTaxi dan Grab Bike.

Bisnis jasa transportasi online terus berkembang. Sejak tanggal 1 Mei 2019, telah diberlakukan Peraturan Menteri perhubungan (Permenhub No 12 Tahun 2019) berisi tentang aturan tarif atas dan

bawah, dengan tidak menyebutkan secara pasti besaran tarif ojeknya. Sedangkan tiap daerah atau kota tidak sama besaran tarifnya. Hal ini menyebabkan terjadinya pro dan kontra terkait biaya jasa layanan transportasi online ini yang naik lebih dari separuh (50%) dibandingkan sebelum pemberlakuan aturan tersebut. Ditunjukkan komentar-komentar di media social seperti di twitter, facebook ataupun whatapps (WA).

Peraturan menteri perhubungan ini dinilai lebih menekankan terhadap aspek kenyamanan, keselamatan kedua belah pihak yaitu penumpang dan pengemudi ojek online. Apabila dilihat dari sisi pengemudi, berpotensi memberikan tambahan penghasilan. Adapun di sisi penumpang akan mewujudkan persaingan yang sehat antar operator ojek online. Selama setahun sejak kehadirannya, Gojek menjadi salah satu bisnis start-up paling terkenal di Indonesia. Dalam jangka waktu dua belas bulan, Gojek berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian diikuti oleh perusahaan GrabTaxi dengan layanan GrabBike.

Yang terbaru, Kementerian Perhubungan c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menerbitkan regulasi terbaru untuk mengatur tarif ojek online. Aturan tersebut tertuang melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi pada

tanggal 4 Agustus 2022 dan selanjutnya Perusahaan Aplikasi segera melakukan penyesuaian tarif ini pada aplikasinya.

Terbitnya KM Nomor KP 564 Tahun 2022 menggantikan KM Nomor KP 348 Tahun 2019. Aturan baru ini menjadi nantinya akan pedoman sementara bagi penetapan batas tarif atas dan tarif bawah ojek online.

“Dalam KM Nomor KP 564 Tahun 2022 ini kami telah melakukan evaluasi batas tarif terbaru yang berlaku bagi ojek online. Selain itu sistem zonasi masih berlaku 3 zonasi,” demikian disampaikan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, **Hendro Sugiatno**.

Adapun pembagian ketiga zonasi itu yakni:

- a. Zona I meliputi: Sumatera, Jawa (selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi), dan Bali;
- b. Zona II meliputi: Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- c. Zona III meliputi: Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara dan sekitarnya, Maluku dan Papua.

“Sesuai peraturan tersebut, Komponen Biaya pembentuk tarif terdiri dari Biaya Langsung dan Tidak Langsung, dimana Biaya Langsung yaitu biaya yang dikeluarkan oleh mitra pengemudi dan sudah termasuk profit mitra pengemudi dan Biaya Tidak Langsung yaitu berupa biaya sewa penggunaan aplikasi perusahaan aplikasi paling tinggi 20%. Biaya Jasa yang tertera pada lampiran merupakan biaya jasa yang sudah

mendapatkan potongan biaya tidak langsung berupa biaya sewa pengguna aplikasi. Perusahaan Aplikasi menerapkan besaran biaya jasa baru batas bawah, biaya jasa batas atas, dan biaya jasa minimal berdasarkan sistem zonasi paling lambat 10 (sepuluh) hari kalender sejak keputusan menteri ini ditetapkan.”.

Adapun untuk Besaran Biaya Jasa Zona I yaitu biaya jasa batas bawah sebesar Rp1.850/km, biaya jasa batas atas sebesar Rp2.300/km, dan biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp9.250 s.d Rp11.500.

Sementara Besaran Biaya Jasa Zona II yaitu biaya jasa batas bawah sebesar Rp2.600/km, biaya jasa batas atas sebesar Rp2.700/km, dan biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp13.000 s.d Rp13.500.

Untuk Besaran Biaya Jasa Zona III yaitu biaya jasa batas bawah sebesar Rp2.100/km, biaya jasa batas atas sebesar Rp2.600/km, biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa antara Rp10.500 s.d Rp13.000. “Untuk menjamin kelangsungan usaha ojek online tersebut maka besaran biaya jasa ini nantinya dapat dievaluasi paling lama setiap 1 tahun atau jika terjadi perubahan yang sangat berpengaruh terhadap kelangsungan usaha yang mengakibatkan perubahan biaya pokok lebih dari 20%,”.

Dengan adanya penyesuaian biaya jasa ini, perusahaan aplikasi wajib melakukan peningkatan standar pelayanan dengan tetap memberikan jaminan terhadap aspek keamanan dan keselamatan.

3. Sengketa Tarif Transportasi Online

Sengketa tarif ojek online adalah perselisihan atau pertentangan yang muncul antara pengemudi ojek online dan platform penyedia layanan terkait penetapan tarif atau pembagian pendapatan. Dalam konteks ini, platform ojek online, seperti Gojek, Grab, atau platform lainnya, menyediakan layanan yang menghubungkan pengemudi dengan penumpang melalui aplikasi mobile.

Sengketa tarif ojek online sering timbul karena perbedaan persepsi antara pengemudi dan platform terkait besaran tarif yang harus diterapkan dalam layanan tersebut. Pengemudi ojek online umumnya menginginkan tarif yang lebih tinggi untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik, sementara platform berusaha menjaga tarif yang kompetitif agar tetap menarik bagi pengguna.

Biasanya, platform ojek online menetapkan tarif berdasarkan faktor-faktor seperti jarak tempuh, waktu perjalanan, permintaan dan penawaran, dan faktor lainnya yang mempengaruhi biaya operasional dan keuntungan. Namun, seringkali terjadi ketegangan antara pengemudi dan platform mengenai penentuan besaran tarif yang dianggap adil.

Untuk mengatasi sengketa tarif ojek online, platform dan pengemudi dapat melibatkan berbagai pihak seperti perwakilan pengemudi, organisasi atau serikat buruh, dan pihak berwenang terkait. Diskusi, negosiasi, atau mediasi dapat dilakukan untuk mencapai kesepakatan yang memenuhi kepentingan kedua belah pihak.

Selain itu, pemerintah juga dapat berperan dalam mengatur tarif ojek online melalui kebijakan dan peraturan yang diterapkan. Beberapa negara telah mengeluarkan regulasi yang mengatur tarif minimum atau maksimum, sistem pembagian pendapatan, dan ketentuan lainnya untuk mengurangi potensi sengketa dalam industri ojek online.

Penting untuk mencatat bahwa sengketa tarif ojek online dapat bervariasi di setiap negara atau wilayah, tergantung pada peraturan yang berlaku dan dinamika pasar lokal.

B. Penegakan Hukum Sengketa Tarif Transportasi Online

1. Penegakan Hukum

Penegakan hukum dapat dirumuskan sebagai usaha melaksanakan hukum sebagaimana mestinya, mengawasi pelaksanaannya agar tidak terjadi pelanggaran, dan jika terjadi pelanggaran memulihkan hukum yang dilanggar itu supaya ditegakkan kembali”.³⁶

Jimly Asshidiqie membagi dua pengertian penegakan hukum yaitu dalam arti sempit merupakan “kegiatan penindakan terhadap setiap

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Etika Profesi Hukum* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2006). Hal 115.

pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan melalui proses peradilan pidana yang melibatkan peran aparat kepolisian, kejaksaan, advokat atau pengacara dan badan-badan peradilan.³⁷ Sementara dalam arti luas merupakan kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran hukum yang dilakukan oleh subjek hukum baik melalui prosedur peradilan ataupun melalui prosedur arbitrase dan mekanisme penyelesaian sengketa lainnya (*alternative disputes or conflict resolution*).³⁸

Machmud mengatakan bahwa “penegakan hukum berkaitan erat dengan ketaatan bagi pemakai dan pelaksana peraturan perundangundangan, dalam hal ini baik masyarakat maupun penyelenggara negara yaitu penegak hukum”.³⁹

Dari beberapa pendapat atau pernyataan sebelumnya dapat dipahami bahwa penegakan hukum merupakan upaya yang bertujuan untuk meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum dalam masyarakat. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menertibkan fungsi, tugas dan wewenang lembaga-lembaga yang bertugas menegakkan hukum menurut proporsi ruang lingkup masing-masing, serta didasarkan atas sistem kerjasama yang baik dan mendukung tujuan yang hendak dicapai.

³⁷ Jimly Asshidiqie, *Hukum Tata Negara dan Pilar-Pilar Demokrasi, Serpihan Pemikiran Hukum, Media dan HAM* (Jakarta: Konstitusi Press dan PT. Syaamil Cipta Media, 2006). Hal. 386.

³⁸ *Ibid.* Hal. 386.

³⁹ Shahrul Machmud, *Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012). Hal. 132.

Dalam Lokakarya Pemahaman Masyarakat terhadap Dugaan Pelanggaran Kode Etik dan Pedoman Perilaku Hakim (KEPPH), Jaja Ahmad Jayus mengatakan bahwa “tujuan utama penegakan hukum adalah untuk mewujudkan adanya rasa keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan dalam masyarakat. Dalam proses tersebut, maka harus mencerminkan aspek kepastian dan ketertiban hukum”.⁴⁰ Sementara **Muladi** mengatakan bahwa “penegakan hukum diperlukan pula adanya unsur moral, adanya hubungan moral dengan penegakan hukum ini yang menentukan suatu keberhasilan atau ketidakberhasilan dalam penegakan hukum sebagaimana yang diharapkan oleh tujuan hukum”.⁴¹ Lebih lanjut dalam “aspek moral dan etika dalam penegakan hukum pidana merupakan suatu hal yang berkaitan dengan penegakan hukum pidana seharusnya merupakan proses penemuan fakta, yang tidak memihak (impartial) dan penuh dengan resolusi atau pemecahan masalah yang harus dilakukan secara adil dan patut”.⁴²

Sudarto berpendapat bahwa “Hukum mengatur masyarakat secara patut dan bermanfaat dengan menetapkan apa yang diharuskan, apa yang dibolehkan dan/atau sebaliknya”.⁴³ Dengan demikian, hukum menarik garis antara apa yang sesuai hukum dengan hukum dan apa

⁴⁰ Komisi Yudisial Republik Indonesia, “*Penegakan Hukum Wujudkan Keadilan, Kepastian Dan Kemanfaatan Hukum*,” Komisiyudisial.Go.Id, last modified 2017, diakses, 24 Mei 2023, http://www.komisiyudisial.go.id/frontend/news_detail/514/penegakan-hukum-wujudkan-keadilankepastian-dan-kemanfaatan-hukum.

⁴¹ Muladi, *Hak Asasi Manusia* (Bandung: PT. Refika Aditama, 2009). Hal. 4

⁴² *Ibid.* Hal. 4

⁴³ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana* (Bandung: Alumni, 1996). Hal. 111.

yang melawan dibandingkan dengan apa yang hukum (yang secara normatif diartikan sebagai apa yang seharusnya), hal melawan hukum inilah yang justru lebih menjadi perhatian dari penegakan hukum itu sendiri. Karena itu, dapat dikatakan bahwa penegakan hukum (khususnya hukum pidana) merupakan reaksi terhadap suatu perbuatan melawan hukum”.⁴⁴ Upaya aparat perlengkapan negara dalam menyikapi suatu perbuatan melawan hukum, dan menyikapi masalah-masalah penegakan hukum lainnya, inilah yang menjadi inti pembahasan dari penegakan hukum.⁴⁵

Selanjutnya dalam kaitannya dengan hukum pidana, pada dasarnya hukum pidana merupakan hukum yang bersifat publik dimana di dalam hukum pidana tersebut terkandung aturan-aturan yang menentukan perbuatan-perbuatan yang tidak boleh dilakukan dengan disertai ancaman berupa pidana dan menentukan syarat-syarat pidana dapat dijatuhkan dan penggunaan hukum pidana dalam mengatur masyarakat pada hakekatnya merupakan bagian dari suatu langkah penegakan hukum sehingga dapat dipahami bahwa penegakan hukum pidana merupakan upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari sudut subyeknya, penegakan hukum pidana

⁴⁴ *Ibid.* Hal. 111

⁴⁵ *Ibid.* Hal. 111

dapat dilakukan oleh subyek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum yang melibatkan semua subyek.

Marzuki berpendapat bahwa “Penegakan hukum pidana adalah suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide tentang keadilan dalam hukum pidana dalam kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan hukum dalam kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan hukum dalam setiap hubungan hukum”.⁴⁶ Pada akhirnya, dapat dikatakan bahwa fungsi penegakan hukum pidana adalah untuk mengaktualisasikan aturan-aturan hukum agar sesuai dengan yang dicita-citakan oleh hukum itu sendiri, yakni mewujudkan sikap atau tingkah laku manusia sesuai dengan bingkai (framework) yang telah ditetapkan oleh suatu undang-undang atau hukum.

Selain itu makna dari penegakan hukum pidana bagi kepentingan masyarakat pada dasarnya mengacu pada dua fungsi dalam hukum pidana, yang pertama fungsi primer atau utama dari hukum pidana yaitu untuk menanggulangi kejahatan. Sedangkan fungsi sekunder yaitu menjaga agar penguasa (pemerintah) dalam menanggulangi kejahatan betul-betul melaksanakan tugasnya sesuai dengan apa yang telah digariskan oleh hukum pidana. Dalam fungsinya untuk menanggulangi kejahatan, hukum pidana merupakan bagian dari politik kriminal, di samping usaha nonpenal pada upaya penanggulangan itu. Mengingat

⁴⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Kencana Persada, 2012). Hal. 15

fungsi tersebut, pembentukan hukum pidana tidak akan terlepas dari peninjauan efektivitas penegakan hukum.

Penegakan hukum pidana saat ini sangat membutuhkan perubahan mendasar untuk mencapai tujuan pemidanaan yang lebih baik dan manusiawi. Kebutuhan ini sejalan dengan keinginan kuat untuk mewujudkan suatu penegakan hukum (*law enforcement*) yang lebih adil terhadap segala bentuk pelanggaran hukum pidana di era reformasi. Dalam era ini sangat membutuhkan adanya keterbukaan, demokrasi, perlindungan HAM, penegakan hukum dan keadilan/kebenaran pada segenap aspek dari kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Selain itu pola interaksi dan perkembangan kehidupan masyarakat saat ini berkembang atau berubah dengan sangat pesat yang diikuti oleh teknologi yang juga berkembang dengan pesat sehingga hukum positif yang ada diharapkan juga dapat mengikuti perkembangan yang ada dan dapat memberikan kepastian hukum bagi semua masyarakat. Dapat dipahami pula bahwa tingkat perkembangan masyarakat tempat hukum diberlakukan nyatanya mempengaruhi pola penegakan hukum, karena dalam masyarakat modern yang bersifat rasional dan memiliki tingkat spesialisasi dan differensiasi yang tinggi sehingga pengorganisasian penegak hukumnya juga dituntut untuk dapat mengakomodir permasalahan yang ada.

Muladi mengatakan bahwa “Penegakan hukum pidana dirasakan selalu bersentuhan dengan moral dan etika, hal yang demikian didasarkan empat alasan yaitu:⁴⁷

- a. Sistem peradilan pidana secara khas melibatkan penggunaan paksaan atau kekerasan (*coercion*) dengan kemungkinan terjadinya kesempatan untuk menyalahgunakan kekuasaan (*abuse of power*);
- b. Hampir semua profesional dalam penegakkan hukum pidana merupakan pegawai pemerintah (*public servant*) yang memiliki kewajiban khusus terhadap publik yang dilayani;
- c. Bagi setiap orang, etika dapat digunakan sebagai alat untuk membantu memecahkan dilemma etis yang hadapi seseorang didalam kehidupan profesionalnya (*enlightened moral judgement*);
- d. Dalam kehidupan profesi sering dikatakan bahwa *a set ethical requirements are as part of its meaning*

2. Peran Pemerintah

Peran pemerintah dalam menangani sengketa tarif ojek online dapat mencakup beberapa aspek sebagai berikut:

- a. Pengaturan dan penetapan kebijakan tarif: Pemerintah dapat mengeluarkan kebijakan atau peraturan yang mengatur tarif ojek online, baik dalam bentuk penetapan tarif minimum, maksimum,

⁴⁷ Muladi, *Hak Asasi Manusia*. (Bandung: PT. Refika Aditama, 2009). Hal. 12.

atau formula perhitungan tarif yang harus diikuti oleh *platform*. Hal ini bertujuan untuk menciptakan keadilan tarif dan melindungi kepentingan pengemudi, penumpang, dan masyarakat umum.

- b. Pembentukan lembaga penyelesaian sengketa: Pemerintah dapat membangun atau mengatur lembaga penyelesaian sengketa yang bertugas menangani sengketa tarif ojek online. Lembaga tersebut bisa berupa pengadilan, badan arbitrase, atau lembaga mediasi yang independen dan kompeten dalam menyelesaikan sengketa yang terkait dengan tarif ojek online.
- c. Pemberian pedoman dan regulasi: Pemerintah dapat mengeluarkan pedoman dan regulasi yang jelas mengenai tarif ojek online, termasuk aturan tentang pembagian pendapatan antara platform dan pengemudi. Pedoman dan regulasi ini akan memberikan panduan yang jelas bagi platform dan pengemudi mengenai proses penetapan tarif dan pembagian pendapatan yang adil dan transparan.
- d. Peningkatan transparansi: Pemerintah dapat mendorong platform ojek online untuk meningkatkan transparansi dalam penetapan tarif. Ini meliputi memberikan informasi yang jelas dan mudah diakses mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tarif, seperti jarak, waktu perjalanan, biaya operasional, dan komponen lainnya. Dengan adanya transparansi ini, pengemudi dan penumpang akan memiliki pemahaman yang lebih baik mengenai tarif yang diterapkan.

- e. *Monitoring* dan penegakan: Pemerintah memiliki peran dalam memonitor dan menegakkan kepatuhan terhadap aturan dan kebijakan yang terkait dengan tarif ojek online. Ini termasuk mengawasi praktik tarif yang tidak adil atau melanggar aturan, serta menindak tegas pelanggaran yang terjadi, baik oleh platform maupun oleh pengemudi.
- f. Dialog dengan *stakeholders*: Pemerintah dapat memfasilitasi dialog antara platform ojek online, perwakilan pengemudi, serikat buruh, dan pihak terkait lainnya untuk mendengarkan berbagai perspektif dan mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan. Dalam hal ini, pemerintah dapat berperan sebagai mediator atau fasilitator dalam mencapai konsensus yang menghormati kepentingan semua pihak yang terlibat.

Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menciptakan lingkungan yang adil dan berkeadilan dalam industri ojek online, termasuk dalam penyelesaian sengketa tarif. Peran pemerintah ini penting untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan pengemudi, platform, dan masyarakat pengguna, serta menciptakan ketertiban dalam industri yang berkembang pesat ini.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dasar hukum transportasi online sebagai alat pengangkutan yang sah sudah dijelaskan dalam pasal 137 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa “angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus” dan ditegaskan kembali pada Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan masyarakat menyatakan bahwa pada intinya sepeda motor dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan wajib memenuhi keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.
2. Sengketa tarif transportasi online adalah salah satu masalah yang telah berlarut-larut dan sudah seharusnya permasalahan ini telah selesai. Adanya andil pemerintah dalam penyelesaian sengketa tarif ini sudah harusnya berjalan sesuai kebutuhan masyarakat. Peran para driver juga seharusnya tidak luput dari pertimbangan pemerintah dalam pembentukan peraturan mengenai tarif transportasi online, dan jika diperlukan sanksi yang tegas harus dipergunakan agar para pihak penyedia jasa transportasi online tidak sewenang-wenang dalam menjalankan bisnisnya.

B. Saran

1. Penekanan poin-poin tertentu dalam KM Nomor KP 564 Tahun 2022 “Untuk menjamin kelangsungan usaha ojek online tersebut maka besaran biaya jasa ini nantinya dapat dievaluasi paling lama setiap 1 tahun atau jika terjadi perubahan yang sangat berpengaruh terhadap kelangsungan usaha yang mengakibatkan perubahan biaya pokok lebih dari 20%”, lebih ditinjau kembali pihak mana saja yang dapat mengajukan evaluasi biaya, karena dari kasus sebelum-sebelumnya, para driver tidak bisa langsung mengajukan keberatan atas biaya yang diterima dan harus selalu mematuhi pihak penyedia layanan tentang keputusan pengeluaran tarif walaupun tidak sesuai dengan undang-undang.
2. Pemerintah sudah seharusnya mengeluarkan satgas khusus yang lebih fokus terhadap transportasi online ini, karena transportasi online pada saat ini sudah setara seperti transportasi umum lainnya. Maka kesejahteraan para driver tetap harus dijaga agar pihak penyedia layanan tidak sewenang-wenang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

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

Abdulkadir Muhammad, *Etika Profesi Hukum*, (PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006).

Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Sinar Grafika, Jakarta, Cetakan Pertama, 2016).

Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi untuk mahasiswa, perencanaan dan praktisi*, (Jakarta : Erlangga, 2005).

Jimly Asshidiqie, *Hukum Tata Negara dan Pilar-Pilar Demokrasi, Serpihan Pemikiran Hukum, Media, dan HAM*, (Konstitusi Press dan PT. Syaamil Cipta Media, Jakarta, 2006).

Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana Persada, 2012).

Rahardjo S, *Penegakan Hukum Progresif*, (Jakarta: Kompas, 2010).

Rinato Adi, *Sosiologi Hukum; Kajian Hukum secara Sosiologis*, (Jakarta; Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2012).

S. Nasution dan M. Thomas, *Buku Penuntun Membuat Tesis, Skripsi, Disertasi dan Makalah*, (Bandung: Jemmars, 1988).

Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006).

Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, (Jogjakarta: Rineka Cipta, 1991).

Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Aneka Cipta, 1990).

Jurnal & Internet

Muchlisin Riadi, *Pengertian dan Tahapan Pemecahan Masalah*, diakses dari <http://www.kajianpustaka.com/> tanggal 20 Mei 2023

Nur Afit Santoso, *Legalitas Jasa Transportasi Online Dalam Perspektif Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan jalan*, diakses dari <http://e-jurnal.unisda.ac.id/> tanggal 10 Januari 2023.

Kemitraan Blue Bird-Gojek Berlanjut, Berdampak ke kinerja?, <https://www.cnbcindonesia.com>, diakses pada tanggal 10 Januari 2023.

Katherine Stone, *'The State of Video Conferencing in 2020 [50 Statistics]'*, GETVOiP, 2020, diakses 10 Januari 2023.

Komisi Yudisial Replubik Indonesia, *Penegakan Hukum Wujudkan Keadilan, Kepastian dan Kemanfaatan Hukum*, Komisiyudisial.Go.Id, diakses 24 Mei 2023.

Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia, *Undang-Undang Replubik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.

Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan No.12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat*. Jakarta.

Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Replubik Indonesia Nomor KP 564 Tahun 2022 tenrang Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi*. Jakarta.