



SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB HUKUM TERHADAP PENGEMUDI
TRANSPORTASI *ONLINE* JENIS GRAB TERHADAP PEMBEBANAN
BIAYA TAMBAHAN TRANSAKSI TANPA IJIN PENUMPANG
(Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)**

*DRIVER'S LEGAL RESPONSIBILITY ONLINE TRANSPORTATION A GRAB
AGAINST THE IMPOSITION OF ADDITIONAL TRANSPORTATIONS
WITHOUT PASSENGER PERMITS
(Perspective of Civil Law and Sharia Economic Law)*

DEBY EKO PRASETYO
NIM: 150710101523

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2020**

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB HUKUM TERHADAP PENGEMUDI
TRANSPORTASI *ONLINE* JENIS GRAB TERHADAP PEMBEBANAN
BIAYA TAMBAHAN TRANSAKSI TANPA IJIN PENUMPANG
(Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)**

*DRIVER'S LEGAL RESPONSIBILITY ONLINE TRANSPORTATION A GRAB
AGAINST THE IMPOSITION OF ADDITIONAL TRANSPORTATIONS
WITHOUT PASSENGER PERMITS
(Perspective of Civil Law and Sharia Economic Law)*

DEBY EKO PRASETYO
NIM: 150710101523

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2020**

MOTTO

Dalam Hukum Seorang Bersalah Ketika ia Melanggar Hak Orang Lain, Dalam Etika
Dia Bersalah Jika ia Hanya Berfikir Untuk Melakukannya.¹

-EMMANUEL KANT-



¹ Immanuel Kant, *To perpetual peace: a philosophical sketch*, Hackett Publishing, 2003.

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Kedua Orang Tuaku Bapak tercinta Nur Cholis dan Ibu tercinta Sukarni, terima kasih atas segala doa, perjuangan, semangat, kesabaran, cinta dan kasih sayang dalam mendidik serta membimbing yang menjadi kekuatan dan motivasi terbesar penulis dalam menuntaskan studi sekaligus mampu menghantarkan penulis meraih cita-cita;
2. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang saya cintai dan saya banggakan;
3. Seluruh Guru dan Dosen sejak di taman kanak-kanak hingga Perguruan Tinggi yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah memberikan dan mengajarkan ilmu-ilmunya yang sangat bermanfaat dan berguna serta membimbing dengan penuh kesabaran, terima kasih atas bimbingan, pendidikan, dan tuntunannya.

PRASYARAT GELAR

**TANGGUNG JAWAB HUKUM TERHADAP PENGEMUDI
TRANSPORTASI *ONLINE* JENIS GRAB TERHADAP PEMBEBANAN
BIAYA TAMBAHAN TRANSAKSI TANPA IJIN PENUMPANG
(Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)**

*DRIVER'S LEGAL RESPONSIBILITY ONLINE TRANSPORTATION A GRAB
AGAINST THE IMPOSITION OF ADDITIONAL TRANSPORTATIONS
WITHOUT PASSENGER PERMITS
(Perspective of Civil Law and Sharia Economic Law)*

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum dalam
Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Jember

Oleh :

DEBY EKO PRASETYO
150710101523

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2020**

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

TANGGAL :JANUARI 2020

Oleh:

Dosen Pembimbing Utama



Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.Hum.

NIP : 198010262008122001

Dosen Pembimbing Anggota



Mardi Handono, S.H., M.H

NIP: 196312011989021001

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Senin

Tanggal : 27

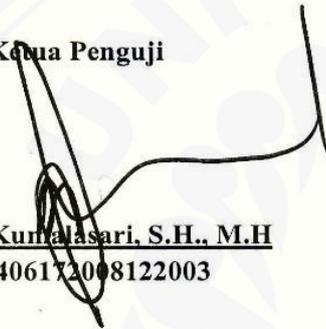
Bulan : Januari

Tahun : 2020

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember.

Panitia Penguji :

Ketua Penguji



Nuzulia Kumalasari, S.H., M.H
NIP: 198406172008122003

Sekretaris Penguji



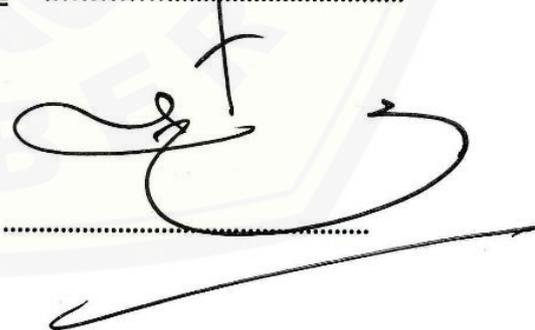
Muhammad Erfan Muktasim B., S.H., M.H.I
NRP: 760014673

Anggota Penguji :

Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.Hum
NIP: 198010262008122001



Mardi Handono, S.H., M.H
NIP: 196312011989021001



PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Deby Eko Prasetyo**

NIM : **150710101523**

Fakultas/Program Studi : **Hukum/Ilmu Hukum**

Menyatakan dengan sebenarnya, bahwa karya ilmiah ini yang berjudul “**Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pengemudi Transportasi *Online* Jenis GRAB Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Ijin Penumpang (Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)**” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada instansi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta saya bersedia menerima sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember,

Yang Menyatakan,

DEBY EKO PRASETYO

NIM: 150710101523

UCAPAN TERIMA KASIH

Segala puja dan puji syukur senantiasa penulis panjatkan kehadirat Allah SWT Yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang, karena atas segala rahmat, petunjuk serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul: **“Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pengemudi Transportasi Online Jenis GRAB Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Ijin Penumpang (Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)”**. Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember serta mencapai gelar Sarjana Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember.

Penulis pada kesempatan ini tak lupa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

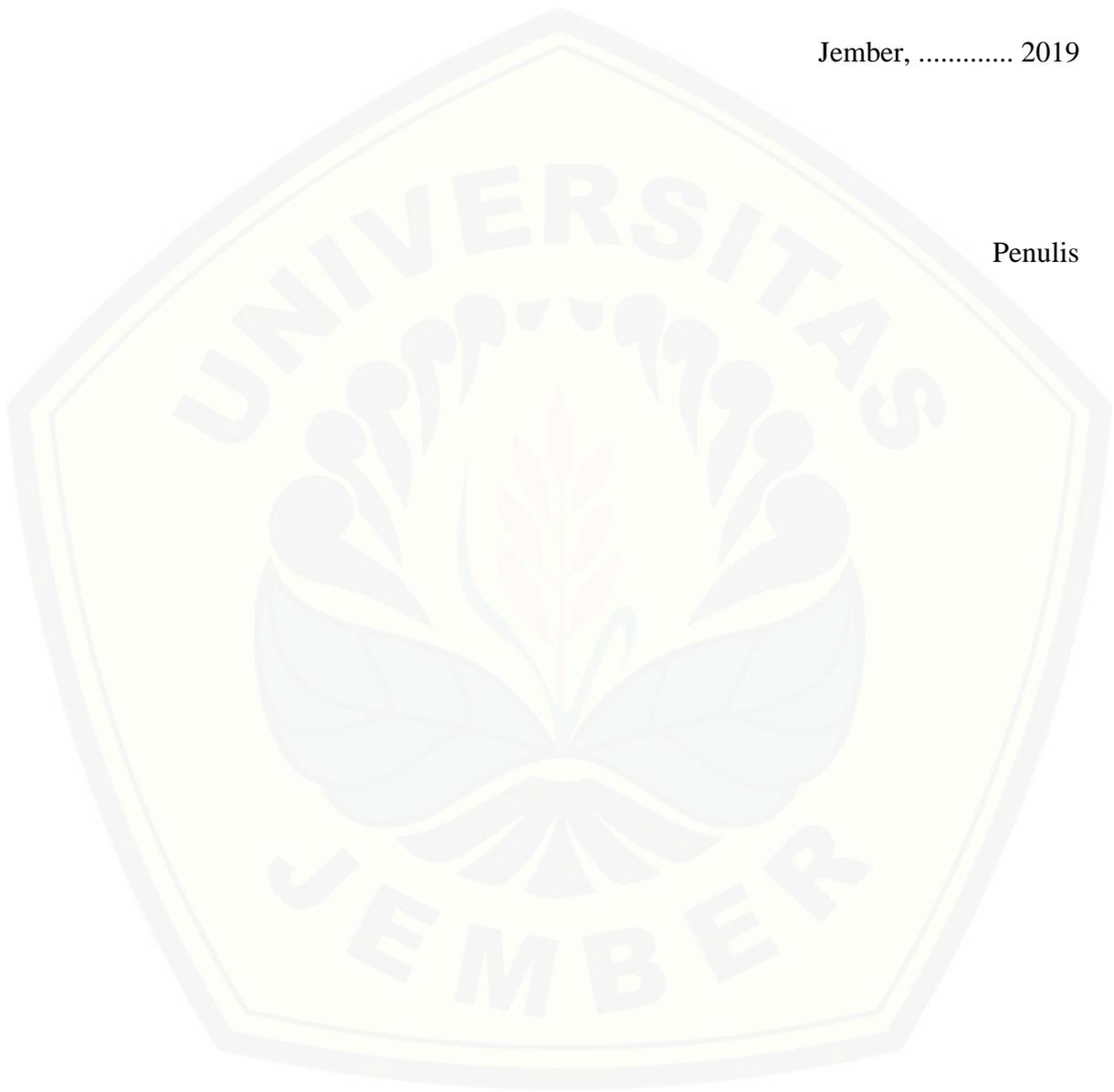
1. Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.Hum. Dosen Pembimbing Utama sekaligus Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah bersedia meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing dan memberikan pengetahuannya dengan sabar sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu serta telah memberikan pengarahan dan bimbingan akademik;
2. Bapak Mardi Handono, S.H., M.H. Dosen Pembimbing Anggota yang juga bersedia meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing dan memberikan petunjuknya dengan sabar sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu;
3. Ibu Nuzulia Kumalasari, S.H.,M.H. Ketua Penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan mengevaluasi skripsi ini sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;
4. Muhammad Erfan Muktasim Billah S.H., M.H.I, Sekretaris Penguji yang juga telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan mengevaluasi skripsi ini sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;
5. Ibu Rosita Indrayati, S.H., M.H, sebagai Dosen Pembimbing Akademik (DPA) yang selalu memberikan bimbingan selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Jember;

6. Dr. Moh. Ali S.H., M.H, sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember, Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H. sebagai Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember, dan Dr. Aries Harianto, S.H., M.H. sebagai Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
7. Ibu Dra. Tutik Patmiati, M.H, selaku Ketua Bagian Ilmu Hukum Dasar Fakultas Hukum Universitas Jember;
8. Seluruh Dosen beserta seluruh Staf Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah banyak memberikan bantuan selama perkuliahan;
9. Kedua Orang Tua penulis, Bapak Nur Cholis dan Ibu Sukarni tercinta, sumber cinta dan kasih sayang sekaligus tulang punggung keluarga selama ini. Terima kasih telah berjuang dengan keras dalam membiayai kuliah penulis, terima kasih atas segala dukungan, ketulusan, kesabaran, semangat serta doa kepada penulis selama ini.
10. Adik-adikku tersayang Wely Diah Rofidatul Islamiyah, Dinda Astri Nur Azizah , Rissa Anggi Rahma Syafira dan Rangga Giovani Misbaqul Munnir, terima kasih telah membuat hidup penulis lebih berwarna dengan keceriaan kalian. Selamat menuntut ilmu dan menggapai cita-cita;
11. Keluarga besar dan sahabat di Himpunan Mahasiswa Bagian Ilmu Hukum Dasar, Association of Basic Law College student (ABLCS), Siti Nur Shoimah, Risqullah Cahyanan Putra, Effendi, Harris Darmawan, Slamet Ervin, Aisyah Wulandari, Maudyna Fitria, Naftalina Fuaduha dan yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu, terimakasih atas segala pengalaman dan telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
12. Segenap teman dan sahabat penulis anggota MABES, Pandu Prasetyo S.H, Ardi Prasetyo, S.H, Priyo Anugrah Abadi, S.H, Aditya Ihsan, Faisal Wicaksana, Radhitya Gagah, Robit Azmi, S.H, Abdan Syakur, Rizaldi Abdillah, S.H, M. Aminullah, Yoga Sulistyono, serta masih banyak lainnya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu;
13. Terima kasih Afita Eka Fatmawati, S.H atas luasan doa dan kesabaranmu serta segala dukungan dan semangat yang telah diberikan, sehingga penulis segera menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik.

Semoga doa, bimbingan, dan semangat yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan dari Allah SWT. Akhir kata, pada kesempatan ini penulis berharap agar skripsi ini dapat memberikan kemanfaatan bagi semua pihak yang membutuhkan.

Jember, 2019

Penulis



RINGKASAN

Kehidupan masyarakat membutuhkan pergerakan dan perpindahan di berbagai aktivitasnya, termasuk dalam lingkup atau bidang transportasi. Dengan sifat masyarakat kota pada umumnya adalah dinamis, yang selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Sehingga perubahan sistem pembayaran yang canggih juga turut menyertai yakni penggunaan uang elektronik sebagai alat pembayaran dari pihak penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* kepada pihak pengemudi dan yang akan penulis bahas pada skripsi ini adalah uang elektronik yang terdapat pada sistem aplikasi transportasi *online* jenis GRAB yang disebut OVO. Seiring berjalannya waktu, kecanggihan layanan uang elektronik ini justru disalahgunakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab yakni pihak pengemudi yang pada praktiknya terdapat tindakan pengambilan saldo uang elektronik secara diam-diam tanpa melakukan izin atau konfirmasi kepada penumpang yang bersangkutan terlebih dahulu. Transportasi online dalam hukum Islam diperbolehkan karena belum ada dalil yang mengharamkannya hal ini berdasarkan kaidah fikih yang menyatakan bahwa pada dasarnya semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya. Pengambilan saldo OVO yang dilakukan secara diam-diam merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya suatu ketidakjelasan (*gharar*) pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas diawal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus dibayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO melainkan hal tersebut dilakukan secara diam-diam tanpa sepengetahuan pihak penumpang dan mengakibatkan munculnya suatu transaksi yang tidak sesuai dengan syariaah islam. Rumusan yang akan dibahas: (1) Bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui uang elektronik pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariaah (2) Akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariaah.

Tinjauan pustaka dalam skripsi ini membahas yang pertama mengenai pengertian tanggung jawab hukum, meliputi pengertian tanggung jawab hukum,

jenis tanggung jawab hukum. Kedua, pengemudi meliputi pengertian pengemudi. Ketiga, Transportasi *Online* meliputi pengertian transportasi *online*, jenis transportasi *online*. Keempat, biaya meliputi pengertian biaya, macam-macam biaya. Kelima, penumpang meliputi pengertian penumpang dan macam-macam penumpang.

Pembahasan dalam skripsi ini adalah jawaban beserta uraian atas rumusan pokok permasalahan yang dipaparkan dalam bentuk sub bab sesuai dengan pokok permasalahan yang telah ditentukan, yaitu menjelaskan tentang Bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui uang elektronik pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah yang diawali dengan uraian singkat mengenai Transportasi *Online* Jenis GRAB, Pengaturan Mengenai Transportasi *Online* di Indonesia, Kode Etik Pengemudi GRAB Sebagai Pedoman Tanggung Jawab Pengemudi Transportasi *Online* Kepada Penumpang serta Tanggung Jawab Hukum Menurut Perspektif Hukum Perdata dan Hukum Ekonomi Syariah. Selanjutnya mengenai Akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah yang meliputi tentang Pengertian Akibat Hukum Perspektif Hukum Perdata dan Hukum Ekonomi Syariah serta Upaya Penyelesaian Sengketa yang Dapat Ditempuh Oleh Pihak Penumpang yang Dirugikan Atas Pembebanan Biaya Tambahan Tanpa Ijin yang Dilakukan Pengemudi Transportasi *Online* Jenis GRAB. Kesimpulan yang diperoleh yaitu bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui uang elektronik pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah dapat dikaitkan secara hukum yakni berlandaskan hukum tentang tanggung jawab produk (*product liability*) memberlakukan prinsip tanggung jawab berdasarkan tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability*) yakni seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang telah dilakukannya. Segala bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh pihak pengemudi, tidak bisa langsung dibebankan sebagai kesalahan apabila pihak penumpang tidak melakukan suatu laporan kepada pihak aplikasi GRAB. Sehingga permasalahan

atas pembebanan biaya tambahan tanpa ijin tidak akan sampai kepada pihak aplikasi jika tidak ada suatu laporan pelanggaran oleh pihak penumpang jasa layanan transportasi *online*. Hal ini dapat dikaitkan dengan pertanggungjawaban pihak penumpang berdasarkan Kode Etik *Driver GrabCar* yang dikeluarkan oleh PT GRAB TAXI INDONESIA yang otomatis akan diberikan kepada pengemudi sejak saat melakukan pendaftaran awal menjadi mitra. BAB X Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang membahas mengenai Tata Cara Pengenaan Sanksi Administratif yakni pada pasal 34 ayat (1) dan ayat (2) yang memuat klasifikasi pelanggaran. Dalam kode etik kerja pengemudi *GrabCar* telah dicantumkan pula bentuk sanksi mulai dari peringatan verbal hingga dikeluarkannya pengemudi dari perusahaan aplikasi sehingga berakhir pada pemutusan mitra.

Transportasi online dalam hukum Islam termasuk dalam muamalah karena melakukan kegiatan ekonomi antara pelaku usaha, mitra dan konsumen, hal ini dalam islam diperbolehkan karena belum ada dalil yang mengharamkannya hal ini berdasarkan kaidah fikih yang menyatakan bahwa pada dasarnya semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya. Maka di tinjau dari bentuk-bentuk akad dalam muamalah. Transportasi online termasuk kedalam akad ijarah yang artinya salah satu bentuk aktivitas yang dibutuhkan oleh manusia karena ada manusia yang tidak mampu memenuhi kebutuhan hidupnya kecuali melalui sewa-menyewa atau upah-mengupah terlebih dahulu.

Terkait dengan pembahasan judul skripsi yang di hadapi konsumen sebagai pengguna jasa transportasi online atas pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang secara syariat adalah hal yang tidak terpuji dan tidak sesuai dengan akad *ijarah* dan akad *salam* karena adanya unsur penipuan tidak sesuai dengan realita. Maka perbuatan tersebut secara hukum islam menimbulkan kerugian yang dialami oleh konsumen dan menimbulkan dampak pertanggung jawaban kepada konsumen selaku pengguna jasa yang mengalami kerugian. Adapun perbuatan si pengemudi secara hukum islam disebut *sariqah* mengambil secara diam-diam yaitu saldo ovo yang terikat dalam sebuah transaksi transportasi online.

Bentuk pertanggung jawaban antara pelaku usaha baik mitra dan konsumen di atur dalam pasal 1365 KUHPerdara, dimana unsur kesalahan, kesengajaan dan

kelalaian, seorang baru dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang telah dilakukan. Kesalahan atau kesengajaan disini terkait judul skripsi adalah driver dengan sengaja atau secara diam-diam menambahkan beban biaya melalui penambahan biaya tambahan pada aplikasi pada saat akhir transaksi. Selain adanya unsur kesalahan, adanya ikatan perjanjian melalui kode etik, mitra pengemudi memenuhi unsur wanprestasi Pasal 1243 KUHPerdara sebagai berikut : “Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan.” Hal ini dapat dikaitkan dengan pertanggungjawaban pihak penumpang berdasarkan Kode Etik *Driver GrabCar* yang dikeluarkan oleh PT GRAB TAXI INDONESIA yang otomatis akan diberikan kepada pengemudi sejak saat melakukan pendaftaran awal menjadi mitra. Kode etik ini harus dipahami dengan betul oleh pengemudi dan menjadi syarat utama untuk diterimanya mitra sebagai pengemudi GRAB. Kode etik nomor 28 dan 30, segala bentuk memanipulasi argo atau melebihi tarif tanpa persetujuan dapat di kenakan tindakan sanksi verbal dari yang ringan hingga berat yaitu menonaktifkan akun selama hari 5 hari atau putus kemitraan.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Bagan Alur Transaksi

Lampiran 2 : Kode Etik Kerja Pengemudi *Grab Car* yang diterbitkan oleh PT
GRAB TAXI INDONESIA



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN SAMPUL DALAM	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PRASYARAT GELAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
HALAMAN PENETAPAN PENGUJI	viii
HALAMAN PERNYATAAN	ix
HALAMAN UCAPAN TERIMAKASIH	x
HALAMAN RINGKASAN	xiii
HALAMAN DAFTAR LAMPIRAN	xv
HALAMAN DAFTAR ISI	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.3.1 Tujuan Umum	4
1.3.2 Tujuan Khusus	5
1.4 Metode Penelitian	5
1.4.1 Jenias Penelitian	6
1.4.2 Pendekatan Penelitian	6
1.4.3 Sumber Bahan Hukum	8
1.4.3.1 Bahan Hukum Primer	8
1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder	9
1.4.3.3 Bahan Non Hukum	9
1.5 Analisa Bahan Hukum	9

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1 Tanggung Jawab Hukum	11
2.1.1 Pengertian Tanggung Jawab Hukum	11
2.1.2 Jenis Tanggung Jawab Hukum	13
2.2 Pengemudi	15
2.2.1 Pengertian Pengemudi	15
2.3 Transportasi <i>Online</i>	15
2.3.1 Pengertian Transportasi <i>Online</i>	15
2.3.2 Jenis Transportasi <i>Online</i>	17
2.3.3 Profil Perusahaan Transportasi <i>Online</i> Jenis GRAB.....	19
2.3.4 Kode Etik GRAB.....	24
2.4 Biaya	24
2.4.1 Pengertian Biaya	24
2.4.2 Macam-macam Biaya	25
2.5 Penumpang	25
2.5.1 Pengertian Penumpang	26
BAB 3 PEMBAHASAN	26
3.1 Bentuk Tanggung Jawab Pengemudi Transportasi <i>Online</i> Jenis GRAB Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Pembebanan Biaya Tambahan Tanpa Ijin Penumpang Melalui Uang Elektronik Pada Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah	
.....	
.....	
30	
3.2 Akibat Hukum dan Upaya Hukum Pengemudi Transportasi <i>online</i> Terkait Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Ijin Penumpang Pada Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah	
.....	
.....	
46	
BAB 4 PENUTUP	63

4.1 Kesimpulan	63
4.2 Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN	71



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kehidupan masyarakat membutuhkan pergerakan dan perpindahan di setiap berbagai aktivitasnya, termasuk dalam lingkup atau bidang transportasi. Terkait hal ini, maka masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang mendukung. Dengan sifat masyarakat kota pada umumnya adalah dinamis, yang selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Begitu pula dengan perubahan pada pemilihan moda transportasi untuk melakukan pergerakan atau mobilitas dari satu tempat ke tempat lain. Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, walaupun jarak tempuhnya jauh.

Dewasa ini terdapat terobosan terbaru, yakni inovasi transportasi berbasis aplikasi *online* yang di dukung oleh teknologi komunikasi melalui *smartphone*. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi di era disrupsi ini turut mempengaruhi perkembangan transportasi berbasis *online*.² Awal kemunculan transportasi *online* sendiri di mulai di perbincangkan di Indonesia pada tahun 2014, bersamaan dengan munculnya layanan transportasi *online* lainnya yang bernama UBER. Pada tahun 2015 transportasi *online* menunjukkan perkembangan yang sangat pesat, dimana hal tersebut dibuktikan dengan hadirnya aplikasi GOJEK di Indonesia, kemudian disusul dengan aplikasi transportasi *online* lainnya bernama GRAB.³ Hadirnya transportasi *online*, membuat masyarakat memiliki berbagai pilihan transportasi, sehingga harus menentukan transportasi mana yang paling cocok dengan kebutuhan untuk melakukan mobilitas. Semakin hari ketiga layanan transportasi *online* tersebut banyak diminati oleh masyarakat sehingga persaingan bertambah sengit terutama pada tahun 2016 hingga 2017.

² Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah. *Implikasi Hukum Jual Beli Akun Pengemudi Pada Layanan Jasa Taxi Online*. Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum Volume 9, Nomor 1. (Jember: Universitas Jember, 2019), hlm 1.

³ *Ibid.*

Berkeenan dengan hal tersebut, di Indonesia sendiri GOJEK dan GRAB menjadi layanan transportasi *online* yang mendominasi daripada UBER, berdasarkan pada keadaan yang demikian, maka pada tanggal 8 April 2018, UBER Indonesia resmi di tutup dan diakuisisi oleh perusahaan GRAB. Keluarnya UBER dari Indonesia membuka peluang bagi GOJEK dan GRAB untuk mengepakan sayapnya dalam mengembangkan perusahaannya masing-masing melalui penyediaan berbagai layanan.⁴ Berbicara mengenai suatu layanan pada transportasi *online*, yakni mengenai sistem pembayaran yang menggunakan beberapa metode pembayaran baik secara tunai maupun dengan menggunakan uang elektronik sebagaimana dicontohkan pada aplikasi GOJEK yang menggunakan GoPay dan aplikasi GRAB dengan menggunakan OVO. Seiring berjalannya waktu, kecanggihan layanan uang elektronik ini justru disalahgunakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab yakni pihak pengemudi yang pada praktiknya terdapat tindakan pengambilan saldo uang elektronik secara diam-diam tanpa melakukan izin atau konfirmasi kepada penumpang yang bersangkutan terlebih dahulu. Tindakan semacam ini dalam islam disebut dengan *sariqah* yang mana secara etimologi *sariqah* artinya pencurian yang berasal dari kata *saraqah yasriqah-saraqah, wa sariqan wa saraqatan, wa sariqatan wa sirqatan* yang berarti mengambil sesuatu secara sembunyi-sembunyi.⁵ Hal ini dilakukan dengan dalih untuk penambahan biaya parkir, biaya tol dan biaya lain-lain. Tindakan semacam ini secara tidak langsung merugikan penumpang atau konsumen transportasi *online* dan mengarah pada suatu pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin.

Sebagaimana dalam kasus penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* jenis GrabBike yang bernama Tiara Anggraini yang terjadi di Sulawesi Selatan.⁶ Saat sedang memesan GrabBike, saldo OVO yang dimiliki Tiara adalah Rp.52.000,00 (Lima Puluh Dua Ribu Rupiah) dan dengan tarif perjalanan sebesar Rp.6.000,00 (enam ribu rupiah), namun se usai menggunakan GrabBike tersebut, sisa saldo OVO yang seharusnya Rp.46.000,00 (Empat puluh enam ribu rupiah), pada kenyataan yang dialami Tiara, saldo OVO miliknya hanya tersisa sebesar

⁴ *Ibid.*

⁵ Mardani, *Kejahatan Pencurian dalam Hukum Pidana Islam cetakan 1*. (Jakarta: CV INDHILL CO, 2008), hlm. 21.

⁶ <https://nextren.grid.id/read/011266925/waspada-driver-online-nakal-bisa-potong-saldo-ovo-diam-diam?page=all>. Diakses pada tanggal 9 April 2019 pukul 23.29 WIB.

Rp.32.000,00 (Tiga puluh dua ribu rupiah).⁷ Berangkat dari hal yang telah dialaminya, Tiara menjelaskan bahwa kejanggalan pada transaksi semacam itu juga dialami rekan-rekannya. Kemudian berlanjutlah dengan menggali informasi melalui wawancara kepada sejumlah *driver* GRAB untuk mengetahui kebenaran hipotesa atau dugaan awal adanya oknum pengemudi nakal yang diam-diam memotong saldo OVO.⁸ Modus kecurangan yang dilakukan oleh pengemudi pada aplikasi yang dipegang oleh pengemudi, terdapat menu “edit tarif”. Menu edit tarif ini digunakan para pengemudi nakal untuk menambahkan biaya-biaya lainnya semisal biaya tambahan parkir dan biaya tol. Penggunaan menu ini tanpa sepengetahuan penumpang dan penumpang langsung percaya dan tidak melihat pengemudi menyelesaikan menu pemotongan tarifnya. Sasaran penggunaan menu edit tarif untuk memotong saldo penumpang secara diam-diam atau tanpa ijin ini biasanya pada penumpang yang terburu-buru.⁹

Pengambilan saldo OVO yang dilakukan secara diam-diam dapat merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya suatu ketidakjelasan (*gharar*) pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas diawal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus dibayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO melainkan hal tersebut dilakukan secara diam-diam tanpa sepengetahuan pihak penumpang dan mengakibatkan munculnya suatu transaksi yang tidak sesuai dengan syariah islam. Sebagaimana penjelasan mengenai ekonomi syariah yang termuat dalam Buku I Tentang Subyek Hukum dan Amwal lebih spesifik terdapat dalam Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 02 Tahun 2008 Tentang Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah menyebutkan bahwa:¹⁰

“Ekonomi syariah adalah usaha atau kegiatan yang dilakukan oleh orang perorang, kelompok orang, badan usaha yang berbadan hukum atau tidak berbadan hukum dalam rangka memenuhi kebutuhan yang bersifat komersial dan tidak komersial menurut prinsip syariah.”¹¹

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Peraturan Mahkamah Agung Nomor 02 Tahun 2008 Tentang Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah.

¹¹ *Ibid.*

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih jauh terkait bentuk tanggung jawab secara hukum pihak pengemudi transportasi *online* terhadap pihak penumpang atau konsumen kedalam suatu bentuk karya ilmiah berwujud skripsi dengan mengangkat judul: **“Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pengemudi Transportasi *Online* Jenis GRAB Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Ijin Penumpang (Perspektif Hukum Perdata Dan Hukum Ekonomi Syariah)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat ditarik 2 (dua) permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini yaitu:

1. Apa bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui uang elektronik pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah?
2. Apa akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan arah atau sasaran yang hendak dicapai dengan diadakannya suatu penelitian. Penelitian skripsi ini memiliki dua tujuan, yaitu :

1.3.1 Tujuan Umum

1. Memenuhi dan melengkapi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis untuk mencapai gelar Sarjana Hukum sebagaimana kurikulum Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Sarana untuk menerapkan ilmu dan pengetahuan hukum yang telah diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dengan membandingkan praktik yang terjadi di dalam masyarakat; dan
3. Memberikan sumbangan pikiran yang berguna bagi masyarakat dan khususnya civitas Fakultas Hukum Universitas Jember.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui dan memahami terkait bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui uang elektronik pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah;
2. Mengetahui dan memahami terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah.

1.4 Metode Penelitian

Penelitian hukum menurut Peter Mahmud Marzuki dalam Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi menjelaskan bahwa penelitian hukum dalam Bahasa Inggris disebut dengan *legal research* atau dalam Bahasa Belanda *rechtsonderzoek*.¹² Penelitian hukum dilakukan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul yaitu memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogyanya atas isu yang diajukan.¹³ Selain hal tersebut, penelitian hukum dilakukan untuk:¹⁴

1. Menemukan dan mengumpulkan bahan hukum autoritatif (mempunyai otoritas) mengenai isu hukum tertentu.
2. Bidang studi yang berkaitan dengan menyusun berlakunya bahan hukum autoritatif (mempunyai otoritas) mengenai isu hukum tertentu.

Penelitian hukum dilakukan dalam rangka upaya pengembangan hukum serta menjawab isu-isu hukum baru yang berkembang dalam masyarakat. Tanpa penelitian hukum maka pengembangan hukum tidak akan berjalan maksimal.¹⁵

1.4.1 Jenis Penelitian

Skripsi ini disusun dengan menggunakan jenis penelitian secara yuridis normatif (*legal research*). Yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif

¹² Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hlm.1

¹³ *Ibid*, Hlm 1

¹⁴ *Ibid*.

¹⁵ *Ibid*, Hlm 7

yang berlaku. Tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan, dan literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam proposal penelitian skripsi ini yakni mengenai bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* terhadap penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah serta akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah¹⁶

1.4.2 Pendekatan Penelitian

Pada penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan perundang undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan komparatif (*comparative approach*).¹⁷ Pada proposal penelitian skripsi ini penulis menggunakan dua pendekatan. Adapun pengertian mengenai dua pendekatan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.¹⁸ Pendekatan ini digunakan untuk menjawab rumusan masalah nomor 1 (satu) yakni bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* terhadap penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah.
- b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dengan beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.¹⁹ Saat menggunakan pendekatan konseptual peneliti perlu merujuk pada prinsip-prinsip hukum yang dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan para sarjana hukum ataupun doktrin-doktrin hukum.²⁰ Konsep hukum yang digunakan adalah

¹⁶ *Ibid*, Hlm 35.

¹⁷ *Ibid*, Hlm 110.

¹⁸ *Ibid*.

¹⁹ *Ibid*, Hlm 115.

²⁰ *Ibid*.

terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang dalam pandangan hukum perdata dan hukum ekonomi syariah. Pendekatan ini digunakan untuk menjawab rumusan masalah nomor 2 (dua) yakni akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada perspektif hukum perdata dan hukum ekonomi syariah.

1.4.3 Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum adalah bagian terpenting dalam penelitian hukum.²¹ Tanpa bahan hukum tidak akan mungkin dapat ditemukan jawaban atas isu hukum yang diketengahkan. Guna memecahkan isu hukum yang dihadapi, digunakan bahan hukum sebagai sumber penelitian hukum.²² Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan Non hukum. Berikut ini akan diberikan penjelasan terhadap ketiga bahan hukum yang dimaksud.

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.²³ Bahan hukum primer yang akan dipergunakan dalam proposal penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 5025).
3. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).
4. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 02 Tahun 2008 tentang Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah.
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1675)

²¹ *Ibid*, Hlm 48.

²² *Ibid*, Hlm 48.

²³ *Ibid*, Hlm 53.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks hukum, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.²⁴ Bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam skripsi ini adalah buku-buku literatur, jurnal-jurnal hukum dan tulisan-tulisan tentang hukum mengenai tanggung jawab pengemudi transportasi *online* terhadap penumpang dan akibat hukum perdata dan hukum ekonomi syariah terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang.

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan non hukum adalah sebagai penunjang dari sumber hukum primer dan sekunder. Bahan non hukum dapat, menggunakan bahan yang relevan dengan topik penelitian²⁵ yakni dapat berupa buku-buku diluar ilmu hukum, akan tetapi masih ada kaitannya dengan isu hukum yang dibahas. Selain itu, sumber bahan non hukum juga dapat diperoleh dari data yang diperoleh melalui internet, kamus, ataupun buku pedoman penulisan karya ilmiah. Bahan non hukum dimaksud untuk memperkaya wawasan peneliti, namun bahan hukum internet jangan sampai dominan sehingga peneliti kehilangan artinya sebagai peneliti hukum.²⁶

1.5 Analisa Bahan Hukum

Saat melakukan analisa bahan hukum ini digunakan untuk menemukan dan menentukan jawaban atas suatu permasalahan hukum yang diangkat dalam skripsi ini, sehingga dapat memperoleh tujuan yang diharapkan dalam penulisan

²⁴ *Ibid*, Hlm 90-100.

²⁵ *Ibid*, Hlm 109.

²⁶ Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016), Hlm. 183.

skripsi tersebut. Berikut adalah langkah-langkah dalam penelitian hukum ini yang dapat dilakukan, terdiri dari:²⁷

- a. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- b. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
- c. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- d. Menarik kesimpulan dalam argumentasi yang menjawab isu hukum;
- e. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun didalam kesimpulan.

Berdasarkan analisa dari bahan hukum sesuai dari langkah-langkah tersebut, sehingga akan mendapatkan hasil analisa yang memberikan pemahaman atas isu hukum yang dibahas sebagai permasalahan dalam skripsi ini. Melalui analisa yang seharusnya diterapkan berkaitan dengan permasalahan ini dan menemukan kesimpulan yang tepat.

²⁷ *Ibid*, Hlm 213.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tanggung Jawab Hukum

2.1.1 Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Istilah tanggung jawab hukum menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan.²⁸ Pada kamus lain, lebih tepatnya pada kamus hukum, pengertian mengenai tanggung jawab hukum diartikan sebagai suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.²⁹ Pada kamus hukum terdapat 2 (dua) istilah mengenai tanggung jawab hukum yakni *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan suatu istilah hukum yang luas yang menunjukkan resiko atau tanggung jawab meliputi hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman dan penipuan. Istilah *responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi pula tanggung jawab atas suatu ketentuan undang-undang yang berlaku dan dilaksanakan.³⁰ Istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada suatu pertanggungjawaban politik.³¹

Agama Islam juga mengenal tanggung jawab, sebagaimana Al-Qur'an menjelaskan dalam surat *Ash-Shaffat* ayat 102³² yang artinya :

“Maka tatkala anak itu sampai (pada umur sanggup) berusaha bersama-sama Ibrahim, Ibrahim berkata: “Hai anakku sesungguhnya aku melihat dalam mimpi bahwa aku menyembelihmu. Maka fikirkanlah apa pendapatmu!” Ia menjawab: “Hai bapakku, kerjakanlah apa yang diperintahkan kepadamu; insya Allah kamu akan mendapatiku termasuk orang-orang yang sabar”.

²⁸ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 7 April 2019 pukul 16.41 WIB.

²⁹ Andi Hamzah. *Kamus Hukum*. (Indonesia: Ghalia Indonesia, 2005), hlm 9.

³⁰ Kelik Wardiono. *Hukum Perlindungan Konsumen*. (Yogyakarta: Penerbit Ombak. 2014), hlm. 77-83.

³¹ *Ibid.*

³² <https://dalamislam.com/landasan-agama/al-quran/ayat-al-quran-tentang-tanggung-jawab>. Diakses pada tanggal 11 April 2019 pukul 09.07 WIB.

(QS.ash-Shaffat:102)

Ayat di atas menjelaskan tentang bagaimana Nabi Ibrahim a.s mengajarkan sikap tanggung jawab terhadap putranya yakni Nabi Ismail a.s. Beliau menanyakan bagaimana pendapat Ismail mengenai mimpinya yang harus menyembelih putranya sendiri. Kemudian Ismail memilih menuruti dan patuh kepada perintah Allah Ta'ala yang mana Nabi Ismail rela disembeli oleh Ayahnya sendiri sebagai bentuk tanggung jawab beliau pada perintah Allah S.W.T.

Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata sering disebut dengan istilah tanggung gugat sedangkan tanggung jawab lebih sering digunakan dalam lingkup hukum pidana.³³ Tanggung gugat merupakan terjemahan dari bahasa Belanda yakni *aansprakelijkheid* yang sepadan dengan *accountable* atau *accountability* dalam bahasa Inggris. *Aansprakelijkheid* dan *liability* digunakan untuk membedakan makna dari istilah berbahasa Belanda *verantwoordelijkheid* dan *responsibility* dalam bahasa Inggris yang istilah dalam bahasa Indonesia adalah tanggung jawab.³⁴

Tanggung gugat merupakan upaya ganti rugi yang dilakukan oleh seseorang yang melanggar hukum kepada seseorang yang telah dirugikannya. Setiap perbuatan melanggar hukum dapat menimbulkan kerugian yang bersangkutan dengan gagasan dasar bernegara, seperti ketakutan, sakit atau kehilangan kesenangan hidup.³⁵ Pada kerugian lebih sering berbentuk kerugian materiil, yakni kerugian yang berwujud harta kekayaan.³⁶ Pasal 1366 KUHPperdata menyatakan bahwa “setiap orang bertanggung jawab tidak hanya atas perbuatannya tetapi juga kelalaiannya dan kurang hati-hati”.³⁷ Berdasarkan isi Pasal tersebut hukumnya berarti setiap orang diwajibkan melakukan perbuatan kehati-hatian terhadap orang lain. Setiap orang harus mempunyai sifat kehati-hatian terhadap orang lain. Pada dasarnya dalam hukum perdata bentuk sanksi hukumnya dapat berupa kewajiban untuk memenuhi prestasi (kewajiban) serta hilangnya suatu keadaan hukum, yang diikuti dengan terciptanya suatu keadaan hukum baru.

³³ Rosa Agustina. *Perbuatan Melawan Hukum cetakan 1*. (Jakarta: Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2013), hlm 37.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Rachmat Setiawan. *Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum*. (Bandung: Alumni, 1982), hlm. 30.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Lihat Pasal 1366 Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Pertanggungjawaban hukum dibidang perdata merupakan pertanggungjawaban hukum yang didasari oleh adanya hubungan keperdataan antar subyek hukum.³⁸

Definisi lain mengenai tanggung jawab hukum dalam Soekidjo Notoatmojo mengartikan tanggung jawab sebagai suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seseorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.³⁹ Selanjutnya menurut Titik Triwulan, mendefinisikan suatu pertanggungjawaban harus memiliki dasar, yakni hal-hal yang menyebabkan timbulnya suatu hak bagi seseorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan suatu kewajiban hukum orang lain utung memberikan pertanggungjawabannya.⁴⁰

2.1.2 Jenis Tanggung Jawab Hukum

Pada penjelasan dalam sub bab sebelumnya, bahwa istilah tanggung jawab hukum dalam hukum perdata dikenal dengan istilah tanggung gugat. Tanggung gugat termuat dalam pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang menjelaskan mengenai empat (4) jenis tanggung gugat yakni:

1. Pertanggung-gugat untuk perbuatan orang lain;
Adalah pertanggung gugat yang disebabkan karena barang-barang yang berada dalam pengawasannya.
2. Pertanggung gugat pemilik atau pemegang kendaraan bermotor;
3. Pertanggung gugat untuk kerugian yang timbul karena kematian, menderita, luka dan penghinaan;
4. Pertanggung gugat dari badan hukum dan organisasinya.

Pertanggung gugat untuk perbuatan orang lain yang termuat dalam pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dibedakan menjadi tiga (3) jenis golongan orang yang harus bertanggung jawab atas perbuatan orang lain yang menimbulkan kerugian orang lain:⁴¹

- a. Tanggung gugat orang tua dan para wali.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, (Jakarta: Rhineka Cipta, 2010), hlm 48.

⁴⁰ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, (Jakarta: Prestasi Pustaka, 2010), hlm. 48.

⁴¹ M.A Moegni Djodirjo. *Perbuatan Melawan Hukum*. (Jakarta: Pradnya Paramitha, 1982), hlm. 121.

Pasal 1367 ayat (2) Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyatakan bahwa:

“Orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali”

Yang dimaksud dengan anak-anak belum dewasa oleh ketentuan pasal ini adalah anak-anak yang sah dan anak-anak luar kawin yang diakui.⁴² Para orang tua dan para wali sebagaimana disebut dalam ketentuan pasal tersebut hanya bertanggung jawab atas anak-anak yang belum dewasa dengan memenuhi dua (2) syarat sebagai berikut:⁴³

1. Anak-anak belum dewasa tersebut harus bertempat tinggal bersama-sama orang tua atau wali;
 2. Orang tua atau wali melakukan kekuasaan orang tua atau melakukan perwalian.
- b. Tanggung gugat majikan

Ketentuan mengenai tanggung gugat majikan termuat dalam ketentuan pasal 1367 ayat (3) Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi:

“Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah yang bertanggung jawab apabila timbul kerugian yang diterbitkan oleh pelayan maupun bawahan yang dipakainya”.

Dengan persetujuan majikan dapat menuntut agar dibebaskan dari pertanggung-jawaban atas kerugian yang timbul oleh bawahanya, baik dilakukan dengan sengaja maupun tidak sengaja.⁴⁴

- c. Tanggung gugat para guru-guru sekolah dan kepala tukang.
- Seperti halnya tanggung gugat orang tua dan majikan, tanggung gugat para guru-guru dan kepala tukang terdapat pada Pasal 1367 ayat (4) yang berbunyi:

“Guru-guru sekolah dan kepala tukang bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh murid-murid dan tukang-tukang selama dalam pengawasannya”.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid*, hlm 135.

Bilamana guru-guru dan tukang-tukang dapat membuktikan bahwa mereka tidak dapat mencegah perbuatan yang sedianya mereka bertanggung jawab, akan dibebaskan dari tanggung gugat. Schut berpendapat bahwa tanggung gugat guru sekolah kepala-kepala tukang mencakup resiko mengenai pertanggung gugat, sehingga mereka bertanggung jawab bilamana mereka secara tidak layak atau tidak dapat melakukan pengawasan secara baik, asal saja masih berada dalam pertanggung jawaban.⁴⁵

2.2 Pengemudi

2.2.1 Pengertian Pengemudi

Pengertian pengemudi termuat dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa: “Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi”.⁴⁶ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengemudi adalah orang yang pekerjaannya mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang dan sebagainya).⁴⁷

2.3 Transportasi *Online*

2.3.1 Pengertian Transportasi *Online*

Kata transportasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.⁴⁸ Kata transportasi berasal dari kata lain *transpotare*, dimana *tran* berarti seberang atau sebelah sedangkan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Sehingga, transportasi dapat diartikan sebagai usaha atau sarana mengangkut barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain.⁴⁹ Transportasi secara harfiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan manusia atau mesin. Transportasi diperlukan untuk memudahkan manusia dalam melakukan

⁴⁵ *Ibid*, hlm 136.

⁴⁶ Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴⁷ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 8 April 2019 pukul 11.04 WIB.

⁴⁸ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 8 April 2019 pukul 12.07 WIB.

⁴⁹ Yudhistira Irwan. *Analisis Pelayanan Angkutan*. (Purwokerto: Universitas Muhammadiyah Purwokerto, 2015), hlm 1.

kegiatan sehari-hari. Pengertian transportasi menurut Steenbrik dalam Yudhistira Irwan adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan lain ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.⁵⁰ Menurut Papacostas dalam Yudhistira Irwan, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem *control* yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu guna untuk mendukung aktivitas manusia.⁵¹ Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Kegiatan transportasi dibutuhkan manusia untuk melakukan perjalanan dari rumah ke tempat tujuan.⁵²

Di era milenial seperti sekarang, penggunaan transportasi kian meluas dikalangan masyarakat. Baik transportasi umum maupun transportasi pribadi. Tidak dapat dipungkiri bahwa jenis transportasi berbasis *online* banyak diminati oleh masyarakat. Transportasi *online* merupakan angkutan umum sebagai sarana pengangkutan namun transportasi *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.⁵³ Transportasi *online* merupakan transportasi yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, transportasi *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.⁵⁴

2.3.2 Jenis Transportasi *Online*

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*

⁵² Sakti Adji Adisasmita. *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), Hlm 1.

⁵³ <https://www.suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html>. Diakses pada tanggal 8 April 2019 pukul 17.00 WIB.

⁵⁴ *Ibid.*

Transportasi merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas (*communication atau verker*) dan angkutan jasa termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.⁵⁵ Sebelum membahas secara spesifik mengenai jenis-jenis transportasi *online*, pada dasarnya transportasi dapat dibedakan menjadi dua bagian dilihat dari segi tataran wilayahnya, yakni sebagai berikut:⁵⁶

1. Transportasi Lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat (lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat).
2. Transportasi Regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal, atau berjarak lebih jauh.

Pada zaman Rasulullah SAW, unta biasanya digunakan sebagai media transportasi, termasuk dalam aktivitas perang. Tenaganya yang kuat dengan berjalan di tengah gurun pasir menjadi nilai positif dari hewan tersebut. Meskipun demikian, hewan tersebut tidak bisa berlari kencang seperti kuda. Namun, pada saat itu alat transportasi utama antar kampung dan kota adalah kuda, unta, keledai dan kereta kuda. Manusia menempuh jarak yang jauh dengan berjalan kaki, bagi yang mampu tentunya mengendarai kuda atau kereta kuda. Dalam hal tersebut, binatang-binatang tunggangan serta alat-alat pengangkutan umum lainnya merupakan kendaraan yang memang diciptakan Allah untuk manusia agar dapat mereka kendarai. Sebagaimana dalam Al-qur'an telah disebutkan ayat yang mengatur tentang transportasi yakni terdapat dalam Qur'an Surat *Yaasin* ayat 41-42 yang artinya sebagai berikut:

“Dan suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah bahwa kami angkut keturunan mereka dalam kapal yang penuh muatan, dan kami ciptakan (juga) untuk mereka (angkutan lain) seperti apa yang mereka kendarai”⁵⁷

Perkembangan jumlah manusia yang semakin meningkat serta sarana yang sudah tak memadai lagi untuk terus menggunakan alat transportasi tradisional

⁵⁵ Soegijatna Tjakranegara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), Hlm 3.

⁵⁶ Fidel Miro. *Pengantar Sistem Transportasi*, (Jakarta: Erlangga.2011), Hlm 2.

⁵⁷Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*.(Bandung: Diponegoro, 2013), Hlm.444.

termasuk pemanfaatan hewan-hewan sebagai kendaraan, maka penciptaan teknologi yang semakin canggih, yakni dengan munculnya transportasi berbasis *online* di zaman *millenial* ini membuat kapasitas penggunaannya di Indonesia juga semakin banyak. Dalam hukum islam, transportasi *online* diperbolehkan karena belum ada dalil yang mengharamkannya. Sebagaimana berdasarkan kaidah Fiqh menjelaskan yang artinya: “Pada dasarnya, semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya.”

Awal kemunculan transportasi *online* sendiri mulai diperbincangkan di Indonesia pada tahun 2014, bersamaan dengan munculnya layanan transportasi *online* jenis UBER.⁵⁸ Kemudian pada tahun 2015, transportasi *online* menunjukkan perkembangan yang sangat pesat, dimana hal tersebut dibuktikan dengan hadirnya aplikasi GOJEK.⁵⁹ di Indonesia, kemudian disusul dengan aplikasi transportasi *online* lainnya yang bernama GRAB.⁶⁰ GOJEK dan GRAB menjadi layanan transportasi *online* yang mendominasi di Indonesia daripada UBER, berdasar pada keadaan yang demikian, maka pada tanggal 8 April 2018, UBER Indonesia resmi ditutup dan diakuisisi oleh perusahaan GRAB.⁶¹ Keluarnya UBER dari Indonesia membuka peluang bagi GOJEK dan GRAB untuk mengepakkan sayapnya dalam mengembangkan perusahaannya masing-masing melalui penyediaan berbagai layanan.⁶² Berikut penulis memaparkan jenis transportasi berbasis *online* yang banyak digunakan atau mendominasi di Indonesia:

1. GO-JEK

PT Apilikasi Karya Anak Bangsa atau sering dikenal dengan GO-JEK merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dibidang teknologi berbasis *online* asal Indonesia didirikan pada 2010 sebagai layanan telepon naik sepeda motor di Indonesia, GO-JEK telah berevolusi untuk menyediakan layanan transportasi dan gaya hidup sesuai permintaan yang menggerakkan kota.⁶³ Dilengkapi dengan misi sosial untuk meningkatkan kesejahteraan dan mata pencaharian pekerja di berbagai

⁵⁸ Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah. *Loc.Cit.*

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

⁶³ <https://www.go-jek.com/about/>. Diakses pada tanggal 15 April 2019 pukul 23.19 WIB.

sektor informal, mitra GOJEK mengatakan bahwa sejak bergabung dengan platform GO-JEK, mereka telah melihat pendapatan mereka meningkat dan telah menjangkau lebih banyak pelanggan melalui aplikasi GO-JEK.⁶⁴ Mitra juga memiliki akses ke asuransi kesehatan dan kecelakaan, layanan keuangan dan asuransi, serta pembayaran otomatis yang terjangkau dan banyak manfaat lainnya. GOJEK sekarang beroperasi di lebih dari 50 kota di Asia Tenggara, dengan lebih banyak untuk mengikuti di tahun-tahun mendatang.⁶⁵

GO-JEK memiliki banyak layanan didalam aplikasinya sebagai berikut:⁶⁶

- a. GO-SEND, layanan transportasi barang;
- b. GO-RIDE, layanan transportasi penumpang dengan sepeda motor;
- c. GO-FOOD, layanan pemesanan makanan;
- d. GO-MART, layanan berbelanja;
- e. GO-BOX, layanan pengantaran barang berukuran besar;
- f. GO-CLEAN, layanan membersihkan rumah;
- g. GO-GLAM, layanan kecantikan;
- h. GO-MASSAGE, layanan pijatan;
- i. GO-NEARBY, layanan direktori;
- j. GO-TIX, layanan pemesanan tiket;
- k. GO-CAR, layanan transportasi dengan mobil;
- l. GO-AUTO, layanan montir;
- m. GO-MED, layanan pembelian obat;
- n. GO-PULSA, layanan isi pulsa elektronik;
- o. GO-SHOP, layanan belanja barang;
- p. GO-BLUEBIRD, layanan transportasi dengan taksi reguler Blue Bird Group (kerjasama);
- q. GO-BILLS, layanan berbagai pembayaran;
- r. GO-PAY, layanan pembayaran digital;
- s. GO-DEALS, layanan penawaran diskon.

2. GRAB

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*

GRAB sebelumnya dikenal sebagai *GrabTaxi* merupakan salah satu jenis moda transportasi *online* platform O2O yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara.⁶⁷ GRAB merupakan "*decacorn*" (sebutan untuk *startup* yang memiliki valuasi perusahaan sebesar US\$10 miliar atau 10 kali lipat dari "*unicorn*") pertama di wilayah Asia Tenggara.⁶⁸ Indonesia adalah salah satu negara yang masyarakatnya banyak menggunakan aplikasi jenis GRAB. GRAB yakin bahwa setiap masyarakat di Asia Tenggara harus mendapatkan keuntungan dari ekonomi *digital*, dan perusahaan memberikan akses untuk layanan transportasi yang aman dan terjangkau, layanan pesan antar makanan dan pengiriman barang, serta layanan pembayaran *mobile* dan finansial. GRAB menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan diantaranya GrabTaxi, GrabCar, GrabShare, GrabBike, GrabExpress, dan GrabFood.⁶⁹

2.3.3 Profil Perusahaan Transportasi *Online* Jenis Grab

Mengenai moda transportasi berbasis *online* yaitu GRAB. lebih rinci profil perusahaan GRAB yang selanjutnya ditulis sebagai PT GRAB TAXI INDONESIA. GRAB (sebelumnya dikenal sebagai *GrabTaxi*) merupakan salah satu moda transportasi *online* platform O2O yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara, menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet elektronik.⁷⁰ Saat ini GRAB menyediakan layanan di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja. GRAB meyakini bahwa setiap masyarakat di Asia Tenggara harus mendapatkan keuntungan dari ekonomi *digital*, dan perusahaan memberikan akses untuk layanan transportasi yang aman dan terjangkau, layanan pesan antar makanan dan pengiriman barang, serta layanan pembayaran *mobile* dan finansial.⁷¹ Berikut adalah beberapa istilah layanan yang terdapat pada aplikasi GRAB diantaranya GrabTaxi, GrabCar, GrabShare, GrabBike, GrabExpress, dan GrabFood.⁷²

⁶⁷ <https://www.grab.com/id/>. Diakses pada tanggal 15 April 2019 pukul 23.32 WIB.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah. *Op.Cit*, hlm 2.

⁷⁰ <https://www.grab.com/id/>. Diakses pada tanggal 2 Oktober 2019 pukul 18.29 WIB.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah. *Loc.Cit*.

Asal mula munculnya moda transportasi *online* di Indonesia berawal dari beberapa tahun yang lalu, dikarenakan mengunjungi kota-kota besar merupakan hal yang menyusahkan. Banyak sekali terjadi penipuan dan tindak kriminal di tempat-tempat umum seperti terminal maupun stasiun. Bepergian bukan menjadi sesuatu hal yang mudah dan aman, apalagi bepergian di kota besar, dalam hal ini sebagai contoh kota Jakarta. *Travelling* seperti menjadi hal yang sedikit mengerikan.⁷³ Bagi kalangan pendatang yang bukan penduduk asli Jakarta, potensi tersesat sepanjang jalan untuk akhirnya bisa sampai pada alamat tujuan sangat mungkin terjadi. Selain berpotensi tersesat, resiko ditipu atau dirampok ketika bertemu dan meminta petunjuk arah pada orang yang tidak kita kenal. Menggunakan transportasi umum, juga tidaklah semudah yang kita pikirkan. Banyak nomor-nomor bis atau rute jalan yang belum kita ketahui. Bis-bis tersebut, kondisinya kadang sudah tidak baik, kadang kotor dan baunya menyengat, kadang juga rawan pencopet sehingga tidak menutup kemungkinan akan menimbulkan tindak kejahatan yang merugikan.

Perlahan namun pasti, seiring berjalannya waktu terdapat perbaikan kualitas sarana transportasi di beberapa kota besar di Indonesia. Pada tahun 2004 mulailah ada *TransJakarta*.⁷⁴ Sistem transportasi ini dirancang berdasarkan sistem *TransMilenio* yang sukses di Bogota, Kolombia. *TransJakarta* dirancang sebagai moda transportasi massal pendukung aktivitas ibukota yang sangat padat. *Transjakarta* merupakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan jalur lintasan terpanjang di dunia yakni 208 km, serta memiliki 228 stasiun BRT (sebelumnya disebut halte) yang tersebar dalam 12 koridor jalur, yang awalnya beroperasi dari 05.00 - 22.00, dan kini beroperasi 24 jam di sebagian koridornya.⁷⁵ Keberhasilan pembangunan *Bus Rapid Transit* ini di Jakarta, lalu diikuti oleh kota-kota besar yang lain seperti Bogor, Surakarta, Semarang, Yogyakarta, Bandung, Palembang, Padang, Makassar, Lampung, dan Denpasar. Bis trans ini rencananya juga akan dikembangkan di Medan dan Surabaya.⁷⁶

Perkembangan moda transportasi juga diikuti dengan perkembangan teknologi. Perkembangan teknologi informasi dengan infrastruktur yang serba

⁷³ <https://www.grab.com/id/>. *Loc Cit.*

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.* Diakses pada tanggal 2 Oktober 2019 pukul 19.20 WIB

modern di era millennial telah menjadikan berbagai macam informasi dengan mudah dapat diakses. Lebih hebatnya, layanan yang disediakan teknologi informasi dan komunikasi saat ini, dapat diakses oleh siapa saja, kapanpun dan dimanapun tanpa terhalang jarak dan waktu. Jika awalnya teknologi hanya digunakan untuk berkomunikasi, saat ini berbagai transaksi keuangan maupun penyediaan barang dan jasa, sudah dapat dilakukan secara *online* termasuk ranah moda transportasi.

Membahas mengenai GRAB, GRAB dicetuskan dan didirikan oleh Anthony Tan dan Tan Hooi Ling pada 2012.⁷⁷ Ide tentang GRAB berawal muncul ketika Tan yang masih menjadi mahasiswa di Harvard Business School mendengar keluhan temannya soal layanan taksi di Malaysia yang sering salah rute atau mengenakan tarif mahal. Pada akhirnya, Tan mencoba untuk menjadikan masalah ini sebagai proyek kuliahnya. Ia mempresentasikan proyek ini di hadapan profesor pengajarnya dengan berbekal konsep *ride sharing* milik Garrett Camp. Tanpa disangka, proyek ini berhasil menjadi juara kedua *Business Plan Contest* di Harvard Business School dan finalis penghargaan Minimum Viable Product Funding Harvard.⁷⁸ Kemudian Tan dan sesama rekannya di Harvard Business School yakni Ling, meluncurkan aplikasi yang bernama *My Teksi* di Malaysia pada Juni 2012. Aplikasi ini kemudian dikenal sebagai *GrabTaxi* di negara lain. Tan meluncurkan *GrabTaxi* ini dengan modal 25 ribu dollar AS atau Rp 358 juta.⁷⁹ Perjalanan awal *GrabTaxi* tak semulus itu. Tan dan Ling mendapat banyak penolakan dari perusahaan taksi untuk bekerja sama. Hingga akhirnya perusahaan taksi kelima mau bergabung di *GrabTaxi*.

Lambat laun, perjalanan GRAB mulai berjalan lebih laju. Setahun kemudian, *GrabTaxi* berhasil masuk ke pasar Filipina, Singapura, dan Thailand. Selanjutnya, pada 2014, *GrabTaxi* melebarkan sayapnya hingga ke Vietnam dan Indonesia. Pada tahun yang sama, Tan dan Ling mulai ingin mengembangkan bisnisnya. Tak lagi sekadar bekerja sama dengan perusahaan taksi, ia juga ingin mengajak perusahaan rental mobil atau orang pribadi yang ingin menjadikan mobilnya sebagai kendaraan bisnis untuk bergabung di *GrabCar*. Akhirnya, *GrabCar* resmi beroperasi pada Juli 2014 sekaligus di tahun yang sama, GRAB

⁷⁷ <https://www.grab.com/id/>. Diakses pada tanggal 2 Oktober 2019 pukul 19.39 WIB

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Ibid.*

membuka layanan berupa *GrabRide* di Indonesia. *GrabRide* merupakan layanan transportasi *online* yang menggunakan jasa ojek motor. Kini, layanan ini berganti nama menjadi *GrabBike* dan menjadi jasa transportasi paling populer di Jakarta. Memasuki 2015, GRAB tak lagi hanya jadi jasa transportasi. Perusahaan ini juga mulai menyediakan layanan pengantaran barang dengan nama *GrabExpress*.⁸⁰ Januari 2016, GRAB mulai memasuki dunia *fintech* dengan layanan *GrabPay*. *GrabPay* menjadi satu-satunya jasa pembayaran berbasis *digital* di Asia Tenggara yang memiliki akses terhadap lisensi *e-money* di enam negara ekonomi raksasa ASEAN.

Terkait perkembangan fitur layanan *GrabCar* dan *GrabBike* di Indonesia, tercatat pada Tanggal 14 Juli 2016, GRAB memaparkan perkembangan bisnisnya dimana GRAB mencatat pertumbuhan layanan *GrabCar* dan *GrabBike* yang luar biasa, pada semester pertama 2016 sejak GRAB melakukan *rebrand* sebagai platform penyedia layanan pemesanan kendaraan terlengkap dibulan Januari lalu. Perkembangan bisnis yang dicapai pada semester pertama 2016 sebagai berikut.⁸¹

- a. *Grabcar* dan *GrabBike* di Indonesia tumbuh lebih dari 250 kali sejak pertengahan 2015-kini, layanan penyewaan mobil pribadi dan ojek *online* menjadi bagian besar dari bisnis GRAB secara keseluruhan, yang juga meliputi pemesanan taksi dan layanan kurir.
- b. Teknologi *machine learning* dan kemampuan analitik data GRAB yang mumpuni telah menjadi faktor pendorong pertumbuhan yang signifikan dan memungkinkan efisiensi secara besar-besaran dari waktu ke waktu. Sebagai contoh, pada 2016, layanan *GrabBike* di Indonesia telah tumbuh 300 persen (*year to date*), seraya melakukan pengurangan subsidi untuk tiap perjalanan yang diselesaikan sebesar 50 persen, dimana hal ini menunjukkan tingginya keterlibatan dan keterlekatan pengguna pada *platform* multi layanan GRAB. Lebih dari 1 dari 4 pengguna aktif bulanan GRAB di Indonesia menggunakan lebih dari satu layanan GRAB.
- c. Indonesia telah menjadi pasar terbesar GRAB berdasarkan jumlah

⁸⁰ *Ibid.* Diakses pada tanggal 2 Oktober 2019 pukul 20.18 WIB

⁸¹ Ellvina Cinta Damayanti. *Skripsi Jual-Beli Akun Driver yang Merugikan Konsumen*. (Universitas Jember: Alumni, 2019), hlm. 26

perjalanan yang diselesaikan seluruh platform. GRAB secara khusus menfokuskan bisnisnya di Jakarta, yang didiami oleh lebih dari 30 jutapenduduk dimana GRAB memberikan layanan ojek, penyewaan mobil pribadi dan pemesanan *taxi online*. GRAB juga berencana untuk melakukan ekspansi platform multi-layanannya ke lebih dari delapan megacity di luar kota Jakarta, dengan total populasi sebesar 38 juta. Indonesia merupakan negara ke empat terbesar dari segi populasi dengan total penduduk lebih dari 250 juta penduduk.

Tiba di tahun 2016, layanan *GrabFood* sudah bisa diakses bagi konsumen. Hingga saat ini, perkembangan GRAB semakin baik, penggunaan jasa transportasi *online* semakin meningkat seiring penawaran diskon dan promo di berbagai fitur yang ada, membuat aplikasi GRAB semakin melebarkan sayapnya dikalangan konsumen di Indonesia. Selain itu, GRAB memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian, sehingga dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. Moda transportasi aplikasi pemesanan kendaraan berbasis *online* GRAB membukukan kinerja yang sangat baik di Indonesia.⁸²

2.3.4 Kode Etik GRAB

Keterkaitannya dengan penulisan ini adalah, PT GRAB TAXI INDONESIA sebagai perusahaan angkutan sewa khusus penyedia jasa layanan transportasi berbasis aplikasi *online* telah membuat suatu aturan guna untuk mengatur hubungan antara PT GRAB TAXI INDONESIA dengan mitra kerjanya yang dalam hal ini adalah pengemudi, hubungan antara pengemudi satu dengan pengemudi lain serta hubungan antara pengemudi dengan penumpang yang kedudukannya dalam hal ini sebagai konsumen atau pengguna jasa layanan transportasi *online* .

⁸² <https://www.grab.com/id/>. *Loc.Cit*

Kode Etik *Driver GrabCar* yang dikeluarkan oleh PT GRAB TAXI INDONESIA yang otomatis akan diberikan kepada pengemudi sejak saat melakukan pendaftaran awal menjadi mitra. Kode etik ini harus dipahami dengan betul oleh pengemudi dan menjadi syarat utama untuk diterimanya mitra sebagai pengemudi GRAB. Jika persyaratan administrasi telah dipenuhi oleh calon pengemudi, untuk selanjutnya kode etik pengemudi *Grab* tersebut ditandatangani oleh mitra dihadapan 1 (satu) orang atau lebih saksi dari staf PT GRAB TAXI INDONESIA yang bertempat di kota calon pengemudi yang akan mendaftar sebagai mitra *GrabCar* serta ditandatangani oleh pihak yang dianggap berwenang untuk mengakui keabsahan terkait pendandatangan kode etik pengemudi *GrabCar* tersebut. Untuk selanjutnya kode etik *GrabCar* dapat dilihat dan diunduh melalui web resmi dari PT GRAB TAXI INDONESIA yakni di :

<https://www.grab.com/id/wp-content/uploads/sites/7/2016/05/Kode-Etik-Kerja-Pengemudi-GrabCar-New.pdf>.⁸³

Kode etik kerja pengemudi GRAB diciptakan guna untuk perlindungan hukum atas segala bentuk kegiatan yang dilakukan pengemudi terhadap pelayanan kinerja kepada penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online*. Sehingga pengemudi pastinya wajib hukumnya untuk mematuhi kode etik kerja tersebut dan apabila dilanggar oleh pengemudi yang bersangkutan maka akan mendapatkan sanksi sesuai yang ditetapkan dalam kode etik tersebut oleh PT GRAB TAXI INDONESIA. Tercatat mengenai bentuk pemberian sanksi terhadap pengemudi yang melanggar kode etik dimulai dari pemberian sanksi ringan yakni suatu peringatan verbal oleh PT GRAB TAXI INDONESIA hingga pemberian sanksi terberat yakni dapat dikeluarkannya pengemudi GRAB selaku mitra dari PT GRAB TAXI INDONESIA.

2.4 Biaya

2.4.1 Pengertian Biaya

Istilah biaya pada umumnya digunakan untuk pengorbanan suatu manfaat ekonomis untuk memperoleh jasa yang tidak dikapitalisir nilainya.⁸⁴ Suatu

⁸³ Lampiran 2 Kode Etik Kerja Pengemudi *Grab Car*

⁸⁴ Akmal Abdullah. *Analisis Perhitungan Biaya Produksi Berdasarkan Metode Full Costig Dalam Menentukan Harga Jual Produk Lemari*. Jurnal Akuntansi, Volume 12, Nomor 1. (Kendari: Universitas Haluoleo, 2016), hlm. 5.

pengorbanan terhadap suatu manfaat ekonomis tersebut akan melahirkan suatu beban. Beban merupakan biaya yang tidak dapat memberikan manfaat dimasa yang akan datang atau identik dengan biaya atau harga perolehan yang sudah habis masa manfaatnya. Menurut Samryn dalam Akmal Abdullah istilah biaya sering digunakan secara bergantian dengan istilah beban.⁸⁵ Pada sumber yang sama, biaya atau *cost* adalah nilai pengorbanan yang dilakukan (manfaat yang diberikan) untuk mendapatkan barang dan jasa. Hal ini dapat diukur dalam satuan rupiah dengan reduksi aktiva atau terjadinya hutang.⁸⁶

Pengertian biaya dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan dan sebagainya), sesuatu; ongkos; belanja; pengeluaran.⁸⁷ Menurut Mulyadi dalam Akmal Abdullah menjelaskan bahwa biaya merupakan bagian atau unsur yang paling pokok dalam akuntansi dan dalam pengelolaan suatu perusahaan demi mencapai tujuannya. Mulyadi mengartikan biaya dari sudut pandang secara sempit dan luas. Biaya dalam arti sempit adalah pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh aktiva sedangkan biaya dalam arti luas adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi, sedang terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu.⁸⁸ Berdasarkan pengertian tersebut, maka ada 4 (empat) unsur pokok yang terdapat dalam definisi biaya secara luas yakni:⁸⁹

1. Merupakan pengorbanan sumber ekonomi;
2. Diukur dalam satuan uang;
3. Yang telah terjadi, sedang terjadi atau yang secara potensial akan erjadi;
4. Pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu.

2.4.2 Macam-macam Biaya

Menurut Mulyadi dalam Akmal Abdullah, biaya terbagi menjadi 5 (lima) macam golongan sebagai berikut:⁹⁰

1. Objek Pengeluaran

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 8 April 2019 pukul 18.04 WIB.

⁸⁸ Akmal Abdullah. *Loc.Cit.*

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid*, hlm 6.

Objek pengeluaran merupakan dasar penggolongan biaya. Misalnya nama objek pengeluaran adalah bahan bakar, maka semua yang berhubungan bahan bakar disebut biaya bahan bakar.

a. Fungsi Pokok Dalam Perusahaan

Fungsi-fungsi pokok dalam perusahaan umumnya terdiri dari fungsi produksi, fungsi pemasaran, fungsi administrasi dan umum. Berdasarkan fungsi-fungsi perusahaan tersebut maka biaya-biaya yang terjadi dikelompokkan sebagai berikut :⁹¹

1. Biaya produksi yaitu semua yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan penggolongan bahan baku yang menjadi produk jadi. Biaya produksi digolongkan kedalam biaya bahan baku (BBB), biaya tenaga kerja langsung (BTKL), biaya *overhead* pabrik (BOP);
2. Biaya pemasaran yaitu biaya dalam rangka penjualan produksi selesai sampai dengan pengumpulan piutang menjadi kas biaya ini meliputi biaya untuk melaksanakan fungsi.
3. Biaya administrasi dan umum yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi-fungsi administrasi dan umum. Biaya ini terjadi dengan penentuan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan manajemen perusahaan termasuk biaya-biaya gaji direktur utama, personalia sekeretaris dan sebagainya.
4. Biaya keuangan adalah biaya-biaya yang terjadi dalam melaksanakan fungsi keuangan misalnya biaya bunga.

2. Hubungan biaya dengan suatu yang dibiayai dibedakan atas :⁹²

a. Biaya langsung (*direct cost*)

Yaitu biaya yang terjadi dan manfaatnya dapat diidentifikasi kepada objek pusat biaya.

b. Biaya tidak langsung (*indirect cost*)

Yaitu biaya yang terjadi/manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada objek atau biaya. Biaya langsung dan biaya tidak langsung dapat dihubungkan atau dapat dikaitkan dengan produk, bagian dalam perusahaan,

⁹¹ Akmal Abdullah. *Op.Cit*, hlm.6

⁹² *Ibid.*

dimana dalam bentuk pusat penghasilan. Untuk memperluas biaya produksi, maka departemen yang ada dalam perusahaan dibedakan atas departemen produksi, dan departemen pembantu. Dikaitkan dengan penggolongan biaya langsung departemen dan biaya tidak langsung departemen.

3. Perilaku biaya hubungannya dengan volume kegiatan dalam suatu perusahaan di bedakan atas :⁹³

a. Biaya tetap

Kriteria biaya tetap:

1. Jumlah totalnya tetap konstan tidak diperbaharui oleh kegiatan atau aktivitas sampai pada tingkat tertentu.
2. Jumlah satuan akan berubah-ubah berbanding terbalik dengan perubahan volume kegiatan, semakin tinggi volume kegiatan semakin besar biaya satuan.

b. Biaya variable

Biaya variabel adalah biaya yang berubah secara proporsional dengan aktivitas bisnis.⁹⁴ Biaya variabel adalah jumlah biaya marjinal terhadap semua unit yang diproduksi. Hal ini juga dapat dianggap biaya normal. Biaya tetap dan biaya variabel membentuk dua komponen dari total biaya. Biaya langsung, bagaimanapun, adalah biaya yang dapat dengan mudah dikaitkan dengan objek biaya tertentu. Namun, tidak semua biaya variabel adalah biaya langsung. Sebagai contoh, biaya overhead variabel produksi adalah biaya variabel yang merupakan biaya tidak langsung, tidak langsung menjadi suatu biaya. Biaya variabel kadang-kadang disebut biaya tingkat-unit karena mereka bervariasi dengan jumlah unit yang diproduksi.

Penggolongan biaya ini sejalan dengan jenis pengeluaran yang dibebankan atas pengeluaran. Pengeluaran modal adalah pengeluaran yang mempunyai manfaat lebih dari satu periode akuntansi, pengeluaran ini pada saat terjadi dibebankan sebagai harga pokok aktiva dan dibebankan tahun-tahun yang menikmatinya dengan cara depresiasi, depleksi dan amortisasi. Periode akuntansi

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Mulyadi, *Akuntansi Biaya*. (Yogyakarta: STIE YPKPN, 2009), hlm 468.

yang menikmati manfaat dibebani dengan biaya depresiasi, biaya depleksi dan amortisasi.

2.5 Penumpang

2.5.1 Pengertian Penumpang

Pengertian penumpang termuat dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.⁹⁵ Maka seseorang yang menjadi penumpang ini akan mengikatkan diri setelah membayar uang atau ongkos angkutan umum sebagai kontraprestasi dalam perjanjian pengangkutan. Pada sumber lain tepatnya dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan penumpang sebagai orang yang menumpang atau orang yang naik (kereta, kapal, dan sebagainya).⁹⁶ Penumpang (*passanger*) adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan dan berkewajiban untuk membayar tarif atau ongkos angkutan sesuai dengan yang ditetapkan. Berikut adalah beberapa ciri-ciri penumpang:⁹⁷

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

Pada sumber lain lebih tepatnya menurut Damadjati dalam Hasyim Farida, mendefinisikan penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menjalankan atau menyelenggarakan angkutan tersebut.⁹⁸ Penumpang adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan yang menerima pengamanan dari pihak pengangkut atau pengemudi dalam bentuk jasa angkutannya.⁹⁹ Penumpang dalam hal ini diartikan sebagai konsumen, dikarenakan penumpang tersebut adalah setiap orang yang

⁹⁵ Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁹⁶ Lihat Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 8 April 2019 pukul 20.25 WIB

⁹⁷ Farida Hasyim. *Hukum Dagang*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 95.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ AZ Nasution. *Hukum Konsumen Suatu Pengantar*. (Jakarta: Grasindo, 2000), hlm.3

mengalami atau mendapat dan menggunakan jasa angkutan untuk tujuan memenuhi kebutuhan dirinya sendiri bukan untuk tujuan komersil.¹⁰⁰



¹⁰⁰ *Ibid.*

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah dan hasil pembahasan yang telah penulis paparkan sebelumnya, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang dapat dikategorikan kedalam bentuk tanggung jawab menurut teori hukum perdata yaitu seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan (*fault liability*), 1365 KUHPperdata, dengan bentuk tanggung jawab atau sanksi dengan ganti rugi melalui penyelesaian secara litigasi maupun non litigasi, Pasal 45 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Nomor 42 Tahun 1999) menyatakan bahwa “Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa”. Adapun dalam aturan internal perusahaan Grab sebagai pihak pertama mempunyai aturan terkait kode etik pengemudi, di mana termuat dalam nomor 28 dan 30 yaitu memanipulasi argo sebelum atau selama atau pada akhir perjalanan dan meminta bayaran lebih tanpa persetujuan penumpang, adapun tanggung jawab atau sanksi yang diberikan adalah suspend atau di non aktifkan sebagai mitra pengemudi atau diberhentikan selama 5 hari dan yang paling berat di keluarkan sebagai mitra. Di dalam perspektif hukum syariah pada prinsipnya tidak sesuai dengan akad *ijarah* yang tidak boleh di dasari oleh unsur penipuan dan akad *salam* tidak memenuhi *ijab* dan *qobul* maka secara hukum islam batal demi hukum atau dapat di mintakan pertanggung jawaban. bentuk tanggung jawab di kategorikan sebagai *sariqah* yaitu mengambil secara diam-diam, sariqah sebagaimana di maksud dalam kasus posisi ini di kategorikan sebagai *sirqatus sughra* atau pencurian ringan dengan bentuk tanggung jawab mengganti sesuai dengan kerugian atau *dhaman* yang telah di lakukan.
2. Akibat hukum yang di timbulkan adanya kasus pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang terhadap mitra pengemudi GRAB adalah adanya

upaya hukum penyelesaian sengketa dan ganti kerugian materiil terhadap penyalahgunaan wewenang terhadap mitra pengemudi GRAB. Langkah upaya penyelesaian yang dilakukan Tiara sebagai konsumen adalah melaporkan kejadian yang di alami dengan memberikan keterangan dan bukti yang valid kepada layanan operator PT.GRAB Indonesia. Jika upaya tersebut tidak menemukan penyelesaiannya, maka mempunyai kekuatan hukum untuk membuktikannya melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Pasal 1 ayat 11 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Upaya ini konsumen di berikan wewenang penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi atau non litigasi, namun hakim tetap akan mengupayakan penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi terlebih dahulu. “penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan mengacu pada ketentuan tentang peradilan umum yang berlaku dengan memperhatikan ketentuan dalam pasal 45”. Ketentuan lebih lanjut pasal 45 UUPK ayat (2) menyatakan bahwa “penyelesaian sengketa konsumen dapat di tempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa”. Adapun penyelesaian sengketa menurut hukum islam diantaranya upaya *Al Sulh* (perdamaian) dan *Tahkim* (Arbitrase), menurut pasal 66 huruf b Undang-undang nomor 30 tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif penyelesaian sengketa, arbitrase adalah sengketa-sengketa yang menurut peraturan perundang-undangan yang tidak dapat diadakan perdamaian. Upaya hukum tersebut untuk memenuhi unsur ganti rugi yang dialami konsumen sebagai pihak yang dirugikan, unsur ganti rugi termuat dalam pasal 1365 sebagai perbuatan melawan hukum dan 1367 “seseorang tidak hanya bertanggung atas kerugian yang di sebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang di sebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dalam pengawasannya (*vicarious liability*) adapun pasal terkait wanprestasi 1243 menentukan ganti kerugian karena perbuatan melawan hukum.

4.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan diatas, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Kepada Lembaga Pembentuk Undang-Undang, seharusnya lebih memperjelas mengenai bentuk sanksi administratif akibat kecurangan atau pelanggaran dan segala tindakan yang merugikan penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* pada ketentuan pasal 34 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1675), sehingga lebih terperinci aturan hukum dari pemerintah, sebagaimana pada kode etik kerja pengemudi *GrabCar* dari PT GRAB TAXI INDONESIA. Sehingga dapat bertambahnya perlindungan hukum kepada penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* untuk menghindari pengambilan saldo uang elektronik secara diam-diam oleh pihak pengemudi yang tidak menutup kemungkinan dalam skala besar dan akan disalahgunakan.
2. Kepada masyarakat, yang akan menggunakan jasa layanan transportasi *online*, harus lebih waspada dan teliti saat melakukan transaksi menggunakan uang elektronik atau dalam aplikasi GRAB disebut dengan OVO. Harap cek kembali sebelum turun dari transportasi *online*. Apabila ada tambahan biaya selama perjalanan, jangan sungkan untuk menanyakan kepada pengemudi terkait transparansi tambahan biaya untuk keperluan apa saja. Perkembangan jaman dan perubahan sistem teknologi yang kian waktu kian canggih serta dengan cepat bukan merupakan suatu dampak positif saja namun kian mempermudah dan mempercepat suatu keadaan. Disamping itu, tidak menutup kemungkinan masalah baru turut muncul juga dikarenakan suatu perubahan dan inovasi. Jadi kepada masyarakat yang kedudukannya sebagai konsumen dan atau penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* khususnya jenis GRAB diharapkan melek teknologi dan tetap waspada setiap melakukan transaksi apalagi menggunakan fasilitas uang elektronik sebagai alat pembayaran.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Abdul Halim Barkatullah. 2008. *Hukum Perlindungan Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran, Cetakan 1*. Bandung: Nusamedia.

Abdulkadir Muhammad. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Ahmad Ali. 2008. *Menguak Tabir Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Andi Hamzah. 2005. *Kamus Hukum*. Indonesia: Ghalia Indonesia.

Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.

AZ Nasution. 2000. *Hukum Konsumen Suatu Pengantar*. Jakarta: Grasindo.

Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. 2013. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika.

Didik M. Arief Mansur dan Elisataris Gultom. 2005 *Aspek Hukum Teknologi Informasi*. Bandung: Refika Aditama.

Erman Rajagukguk. *Hukum Perlindungan Konsumen*. 2000. Bandung: Mandar Maju.

Farida Hasyim. 2009. *Hukum Dagang*. Jakarta: Sinar Grafika.

Fidel Miro. 2011. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Kelik Wardiono.2014. *Hukum Perlindungan Konsumen*.Yogyakarta: Penerbit Ombak.

MA Moegni Djojodirjo, 2009, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta, Pradnya Paramita, Jakarta.

Peter Mahmud Marzuki. 2016. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

R.Soeroso.2016. *Pengantar Ilmu Hukum*,Jakarta: Sinar Grafika.

Rachmat Setiawan, 2007, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum*, Alumni, Bandung.

- Riduan Syahrani. 2009. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Rosa Agustina. 2013. *Perbuatan Melawan Hukum cetakan 1*. Jakarta: Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Said Agil Husein al Munawar. 1994. *Pelaksanaan Arbitrase di Dunia Islam, Dalam Arbitrase Islam di Indonesia*. Jakarta: BAMUI & BMI.
- Soegijatna Tjakranegara. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Jakarta: Rhineka Cipta.
- Soekidjo Notoatmojo. 2010. *Etika dan Hukum Kesehatan*. Jakarta: Rhineka Cipta.
- Susanti Adi N. 2011. *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya Cetakan 2*. Jakarta:Kencana.
- Titik Triwulan dan Shinta Febrian. 2010. *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Wahbah Az Zuhaili. 2005. *Al Fiqih al Islam wa Adiiilatuhu, Juz IV, Dar El Fikr*, Damaskus:Syria.
- Yudhistira Irwan. 2015. *Analisis Pelayanan Angkutan*. Purwokerto: Universitas Muhammadiyah Purwokerto.
- Luthvi Febryka Nola, *PERJANJIAN KEMITRAAN vs PERJANJIAN KERJA BAGI PENGEMUDI OJEK ONLINE*, (Pusat Penelitian BIDANG HUKUM Badan Keahlian DPR RI Gd. Nusantara I Lt. 2 Jl. Jend. Gatot Subroto Jakarta Pusat – 10270)
- Abdur Rahman I. Doi. 1992 *Tindak Pidana dalam Syari'at Islam*, Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Ahmad Wardi Muslich. 2004. *Pengantar dan Asas Hukum Pidana Islam (Fikih Jinayah)*, Jakarta: Sinar Grafika.
- B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Peraturan Mahkamah Agung Nomor 02 Tahun 2008 Tentang Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 5025).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1675).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).

C. JURNAL

Akmal Abdullah.2016. *Analisis Perhitungan Biaya Produksi Berdasarkan Metode Full Costig Dalam Menentukan Harga Jual Produk Lemari*. Jurnal Akuntansi, Volume 12, Nomor 1. Kendari: Universitas Haluoleo.

Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah. 2019. *Implikasi Hukum Jual Beli Akun Pengemudi Pada Layanan Jasa Taxi Online*. Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum Volume 9, Nomor 1. Jember: Universitas Jember.

Darwinsyah Minin.2011. *Penyelesaian Sengketa Dalam Praktik Ekonomi Syariah Di Luar Pengadilan Menurut Islam*. Jurnal Ilmu Hukum Nomor 53, th XIII.

Ellvina Cinta Damayanti. 2019. *Skripsi Jual-Beli Akun Driver yang Merugikan Konsumen*. Universitas Jember: Alumni.

Ratna Artha Windari.2015. *Pertanggungjawaban Mutlak (Strict Liability) Dalam Hukum Perlindungan Konsumen*. (Universitas Pendidikan Ganesha: Jurnal Hukum Volume 1, Nomor 1)

Abdul Qadir Awdah, *Al-Tasyri' Al-Jina'y Al-Islami*, Beirut: Muassasah al Risalah, Juz1.

D. ARTIKEL INTERNET

<https://www.suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html>. Diakses pada tanggal 8 April 2019 pukul 17.00 WIB.

<https://www.go-jek.com/about/>. Diakses pada tanggal 15 April 2019 pukul 23.19 WIB.

<https://www.grab.com/id/>. Diakses pada tanggal 15 April 2019 pukul 23.32 WIB.

<https://dalamislam.com/landasan-agama/al-quran/ayat-al-quran-tentang-tanggung-jawab>. Diakses pada tanggal 11 April 2019 pukul 09.07 WIB.

<https://www.grab.com/id/wp-content/uploads/sites/7/2016/05/Kode-Etik-Kerja-Pengemudi-GrabCar-New.pdf>. Diakses pada 11 November 2019 pukul 12.48 WIB.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V secara *online*.

<https://islam.nu.or.id/post/read/109778/dalil-disyariatkannya-jaminan-dan-tanggung-jawab-kerugian-dalam-transaksi>

LAMPIRAN

KODE ETIK PENGEMUDI - GRABCAR		
NO	PELANGGARAN (BAHASA INDONESIA)	MASA SKORS *
1	Terlambat tanpa konfirmasi kepada penumpang atau GrabCar	Peringatan Verbal
2	Kendaraan Kotor dan Bau (Termasuk Bau Rokok)	Peringatan Verbal
3	Mempromosikan Stiker dan Bungkus Mobil (Car Wrap)	Peringatan Verbal
4	Pelanggaran No. 1 sampai dengan No. 3 & sudah diperingatkan sebelumnya	1 Hari
5	Mengambil order lebih dari 20 menit menuju tempat penjemputan untuk pemesanan langsung (terlambat lebih dari 20 menit tanpa pemberitahuan kepada Penumpang)	1 Hari
6	Terlambat lebih dari 5 menit untuk pesanan awal	1 Hari
7	Menekan "Argo Mulai" sebelum waktunya atau bahkan sebelum pekerjaan dimulai (penumpang naik kedalam mobil/taksi)	1 Hari
8	Pelanggaran No. 5 sampai dengan No. 7 & sudah dibekukan akun ≤ 1 Hari	3 Hari
9	Tidak mengganti plat nomor kendaraan atau nomor Mobil ke call center	3 Hari
10	Tidak menjemput penumpang tanpa alasan yang jelas	3 Hari
11	Membatalkan pesanan tanpa alasan jelas atau tidak memberitahukan kepada penumpang	3 Hari
12	Membatalkan pesanan awal ke Airport tanpa alasan jelas	3 Hari
13	Pengemudi menolak memberikan bukti pembayaran (e-receipt atau struk)	3 Hari
14	Menjemput penumpang dari pengemudi lain	3 Hari
15	Menghalangi atau menghambat pengemudi GrabCar lainnya dalam menjemput penumpang	3 Hari
16	Pengemudi dilarang merokok saat bersama dengan penumpang dalam perjalanan	3 Hari
17	Pengemudi dilarang mengambil penumpang yang sama secara terus-menerus atau berlangganan	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus
18	Menolak menjemput penumpang (penumpang yang tidak membuat pesanan dari handphone) dalam antrian GrabCar	3 Hari
19	Pelanggaran No. 9 sampai dengan No. 18 & sudah dibekukan akun ≤ 3 Hari	5 Hari
20	Tingginya angka pembatalan dari pihak pengemudi (high cancellations)	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus
21	Menerima pesanan namun tidak menjemput penumpang	5 Hari
22	Tidak memberikan diskon untuk penumpang yang menggunakan kode PROMO	5 Hari
23	Membujuk penumpang untuk melakukan penyalahgunaan kode PROMO	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus
24	Mengambil pesanan atau order pada saat pengemudi masih membawa penumpang dalam mobil	5 Hari
25	Meminta penumpang untuk membatalkan pesanan	5 Hari
26	Mengisi bensin tanpa memberitahukan atau meminta izin penumpang	5 Hari
27	Menolak menggunakan argo tanpa persetujuan penumpang	5 Hari
28	Memanipulasi argo sebelum atau selama atau pada akhir perjalanan	5 Hari
29	Menutupi bagian mesin argo	5 Hari
30	Meminta bayaran lebih dari penumpang tanpa persetujuan penumpang	5 Hari
31	Menurunkan penumpang bukan pada tempat tujuannya	5 Hari
32	Menekan tombol "Argo Selesai" tanpa menjemput penumpang	5 Hari
33	Menekan tombol "Argo Selesai" sebelum menurunkan penumpang ditempat tujuan	5 Hari