



SKRIPSI

**PRINSIP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN OJEK ONLINE
SEPEDA MOTOR**

*LEGAL PROTECTION PRINCIPLE FOR CONSUMERS OF ONLINE
MOTORCYCLE TAXI*

OLEH :

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2020

SKRIPSI

**PRINSIP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN OJEK ONLINE
SEPEDA MOTOR**

*LEGAL PROTECTION PRINCIPLE FOR CONSUMERS OF ONLINE
MOTORCYCLE TAXI*

OLEH :

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

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

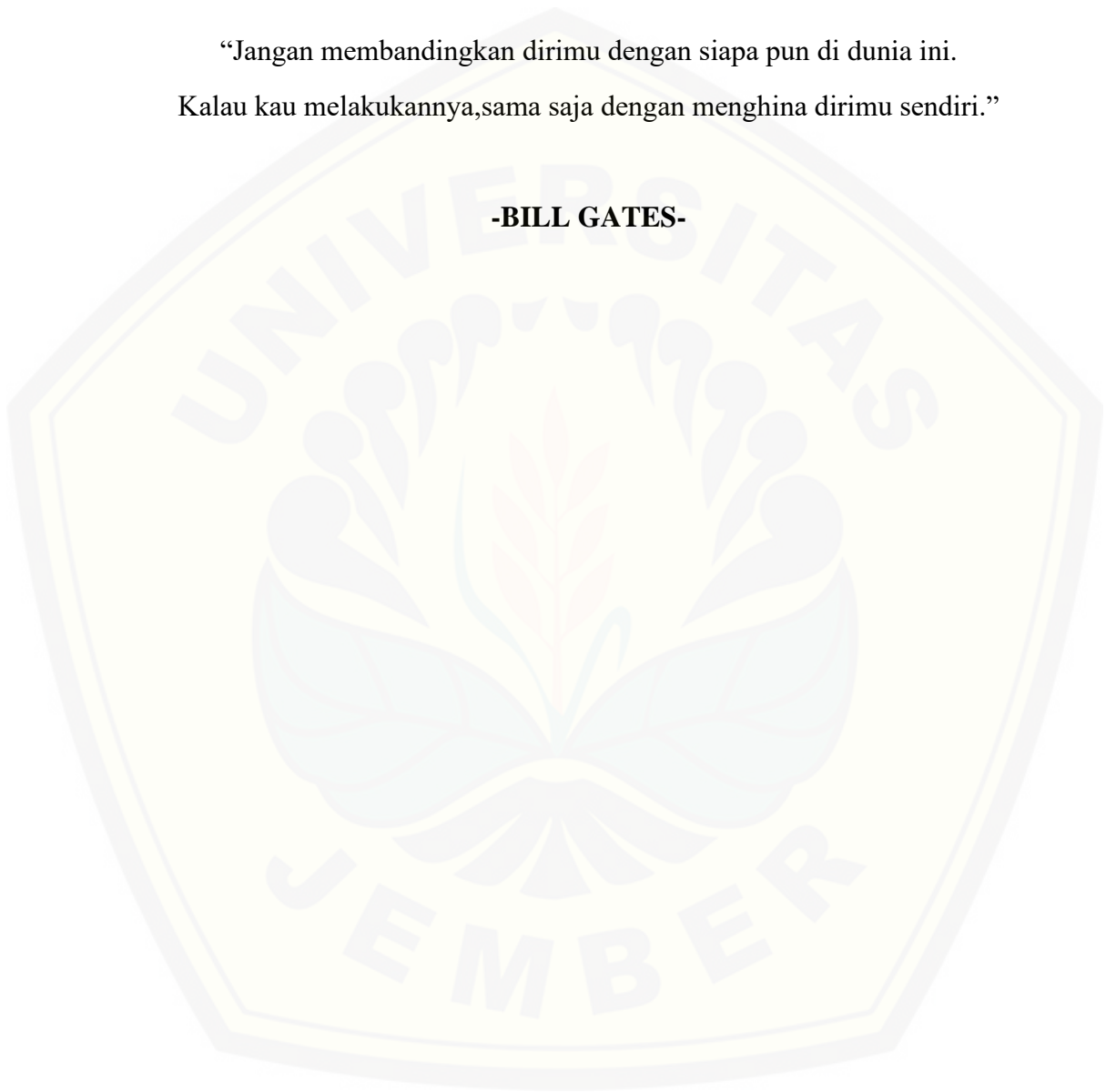
2020

MOTTO

“Don't compare yourself with anyone in this world. If you do so, you are insulting yourself.”

“Jangan membandingkan dirimu dengan siapa pun di dunia ini.
Kalau kau melakukannya, sama saja dengan menghina dirimu sendiri.”

-BILL GATES-



PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan sebagai ungkapan terimakasih kepada:

1. Alm. Bapak Suhartono dan Ibu Ani Kurnia Kisamawati, atas segala doa, dukungan moril dan materiil, dan juga kesabaran yang tidak terbatas, sehingga penulis mampu menuntaskan studi dan melanjutkan langkah berikutnya berkenaan dengan cita-cita penulis.
2. Almater Fakultas Hukum Universitas Jember yang selalu saya banggakan.
3. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah sabar, tulus dan penuh kasih sayang dalam membimbing serta memberikan segenap ilmu kepada penulis.

**PRINSIP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN OJEK ONLINE
SEPEDA MOTOR**

*LEGAL PROTECTION PRINCIPLE FOR CONSUMERS OF ONLINE
MOTORCYCLE TAXI*

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum
pada program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember

OLEH :

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

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

2020

PERSETUJUAN
SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI
TANGGAL 20 Desember 2019

Oleh :

Dosen Pembimbing Utama

Dr. Aries Harianto, S.H., M.H.
NIP. 196912301999031001

Dosen Pembimbing Anggota

Eddy Mulyono, S.H., M.H.
NIP. 196802191992011001

PENGESAHAN

**PRINSIP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN OJEK ONLINE
SEPEDA MOTOR**

Oleh :

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

**Dosen Pembimbing Utama
Anggota**

Dosen Pembimbing

**Dr. Aries Harianto, S.H., M.H.
NIP. 196912301999031001**

**Eddy Mulyono, S.H., M.H.
NIP. 196802191992011001**

**Mengesahkan,
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Pj Dekan,**

**Dr. Moh Ali, S.H., M.H.
NIP : 197210142005011002**

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan di hadapan panitia penguji :

Hari : Kamis

Tanggal : 16

Bulan : Januari

Tahun : 2020

Diterima Oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua

Sekretaris

Totok Sudaryanto, S.H., M.S.
NIP. 195701221982031002

Dr. Aan Efendi, S.H., M.H.
NIP. 198302032008121004

Anggota Penguji

Dr. Aris Hariyanto, S.H., M.H.
NIP. 196912301999031001

.....

Eddy Mulyono, S.H., M.H.
NIP. 196802191992011001

.....

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM : 150710101620

Menyatakan dengan sebenarnya, bahwa karya tulis dengan judul : **Prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Ojek Online Sepeda Motor ;** adalah hasil karya sendiri, kecuali jika disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Penulis bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik apabila ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 16 Januari 2020

Yang Menyatakan,

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang maha Pengasih lagi Maha Penyayang, atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulisan skripsi ini yang berjudul **“PRINSIP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN OJEK ONLINE SEPEDA MOTOR”** dapat terselesaikan dengan baik, dengan hasil kerja keras, ketekunan dan ketelitian, serta dorongan semangat dan bantuan dari semua pihak baik secara materiil maupun moril.

Penulis menyadari bahwa banyak hambatan, tantangan dan kesulitan dalam menyelesaikan skripsi ini. Tanpa bimbingan dorongan dan bantuan dari berbagai pihak, penulis tidak dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang tidak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember, Ibu Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.H., Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember; Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H., Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember; serta Bapak Dr. Aries Harianto, S.H., M.H., Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Bapak Dr. Aries Harianto, S.H., M.H., sebagai Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberi nasehat, motivasi dan arahan dalam penyusunan skripsi ini, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu;
3. Bapak Eddy Mulyono, S.H., M.H., sebagai Dosen Pembimbing Anggota yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberi nasehat, motivasi dan arahan dalam penyusunan skripsi ini, sehingga penulisan skripsi dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu;
4. Bapak Totok Sudaryanto, S.H., M.S., sebagai ketua penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan memberikan evaluasi dalam skripsi penulis, sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;
5. Bapak Dr. Aan Efendi, S.H., M.H., sebagai Sekretaris Penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan memberikan evaluasi dalam skripsi penulis, sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;

6. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikn bekal ilmu pengetahuan, pengalaman, nasehat dan motivasi selama penulis mengikuti perkuliahan yang berharga bagi penulis;
7. Kedua Orang Tua yang penulis sayangi dan hormati, Alm. Bapak Suhartono dan Ibu Ani Kurnia Kismawati, terimakasih atas doa dan dukungan yang diberikan kepada penulis dari awal masuk perkuliahan hingga sekarang, baik materiil maupun imateriil, hingga penulis bisa berada pada titik ini;
8. Kakak kandung dari penulis, Septyanita Harliana dan Karina Anggi Hardiani yang senantiasa memberikan doa dan dukungan;
9. Anjelia Gelli Bagiada yang telah memberikan dukungan, support dan doa kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini;
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap dengan adanya skripsi ini dapat berguna serta bermanfaat bagi semua orang pada umumnya, dan khususnya bagi penulis.

Jember, 16 Januari 2020

Penulis,

FAIZ BAHAUDDIN FAKHRI

NIM. 150710101620

RINGKASAN

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu. Moda transportasi dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*), tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan memungut biaya yang disepakati. Moda transportasi jenis ini terkenal dengan nama ojek. Di era globalisasi terdapat fenomena ojek berbasis aplikasi atau online. Permintaan masyarakat terhadap ojek online ini sangatlah tinggi namun terdapat banyak resiko hukum terkait legalitas ojek online sesuai ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 41 : ketika suatu alat transportasi diperuntukkan sebagai angkutan umum, maka penyedia jasa wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka muncul beberapa permasalahan yang akan diteliti adalah sebagai berikut : bagaimana status hukum sepeda motor yang difungsikan sebagai ojek online. Apa akibat hukum / sanksi yang dapat diterapkan kepada driver ojek online jika menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan umum.

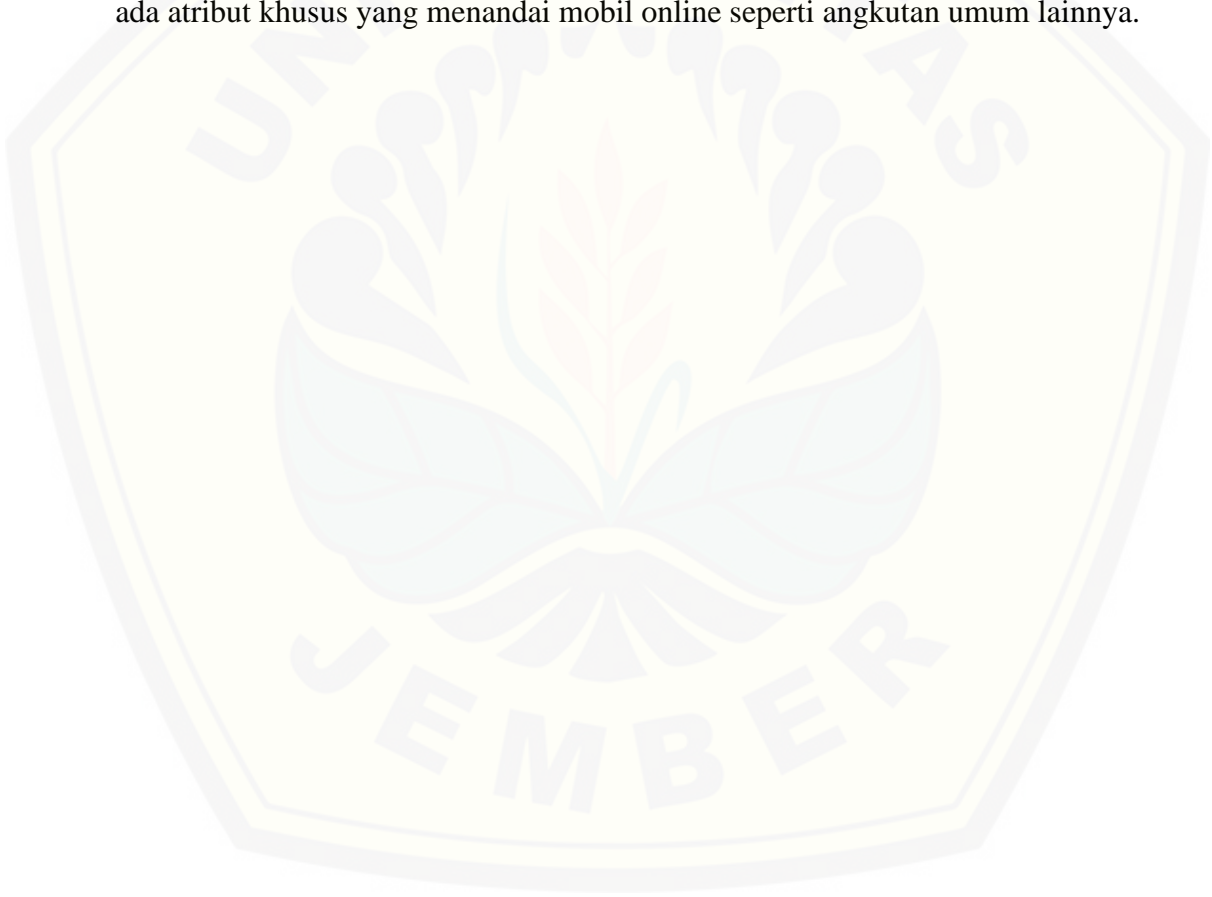
Adapun tujuan penulisan ini meliputi yaitu untuk menganalisis mengenai apakah sepeda motor yang selama ini difungsikan menjadi ojek online dapat dikategorikan sebagai kendaraan angkutan umum. Selain itu tujuan lainnya yaitu untuk menganalisis bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna ojek online sepeda motor manakala terjadi kecelakaan.

Metode yang digunakan adalah tipe penelitian yuridis normatif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan hukum yang digunakan untuk mengkaji permasalahan yang ada meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum yang digunakan untuk melanjutkan analisis terhadap bahan hukum.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat dikemukakan pokok permasalahan yang ada. Ojek online tetap berada pada posisi yang lemah diantara angkutan umum yang lainnya, sehingga masih dibutuhkan regulasi yang lebih kuat lagi dan statusnya sebagai angkutan umum yang diakui secara hukum di Indonesia karena tidak diakuinya ojek online menjadi salah satu jenis angkutan umum di Indonesia dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019. Suspend atau penghentian operasional sementara, Pasal 14 Permenhub 12/2019 mengatur sebagai berikut: Perusahaan Aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra terhadap pengemudi. Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat: Jenis sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra, tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra, tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra, dan pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*).

Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja. Standar, operasional, dan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus disosialisasikan kepada mitra kerja oleh Perusahaan Aplikasi.

Dari kesimpulan tersebut terdapat beberapa saran sebagai berikut : Pemerintah sebaiknya membuat aturan mengenai keberadaan sepeda motor sebagai angkutan umum sehingga mendapatkan payung hukum sebagai angkutan umum yang sah (legalitas) dengan menerapkan beberapa peraturan mengenai pengoperasian ojek yang harus mampu dipenuhi oleh pengusaha angkutan umum Selain itu dengan adanya pengaturan mengenai pengoperasian ojek akan memberikan perlindungan bagi pengguna jasa ojek. Diperlukan kajian lebih lanjut mengenai transportasi berbasis online lainnya selain sepeda motor, yaitu mobil dengan mempertimbangkan akibat yang ditimbulkan yaitu meningkatnya volume kendaraan roda empat yang mengakibatkan kemacetan dan selain itu apakah akan ada atribut khusus yang menandai mobil online seperti angkutan umum lainnya.

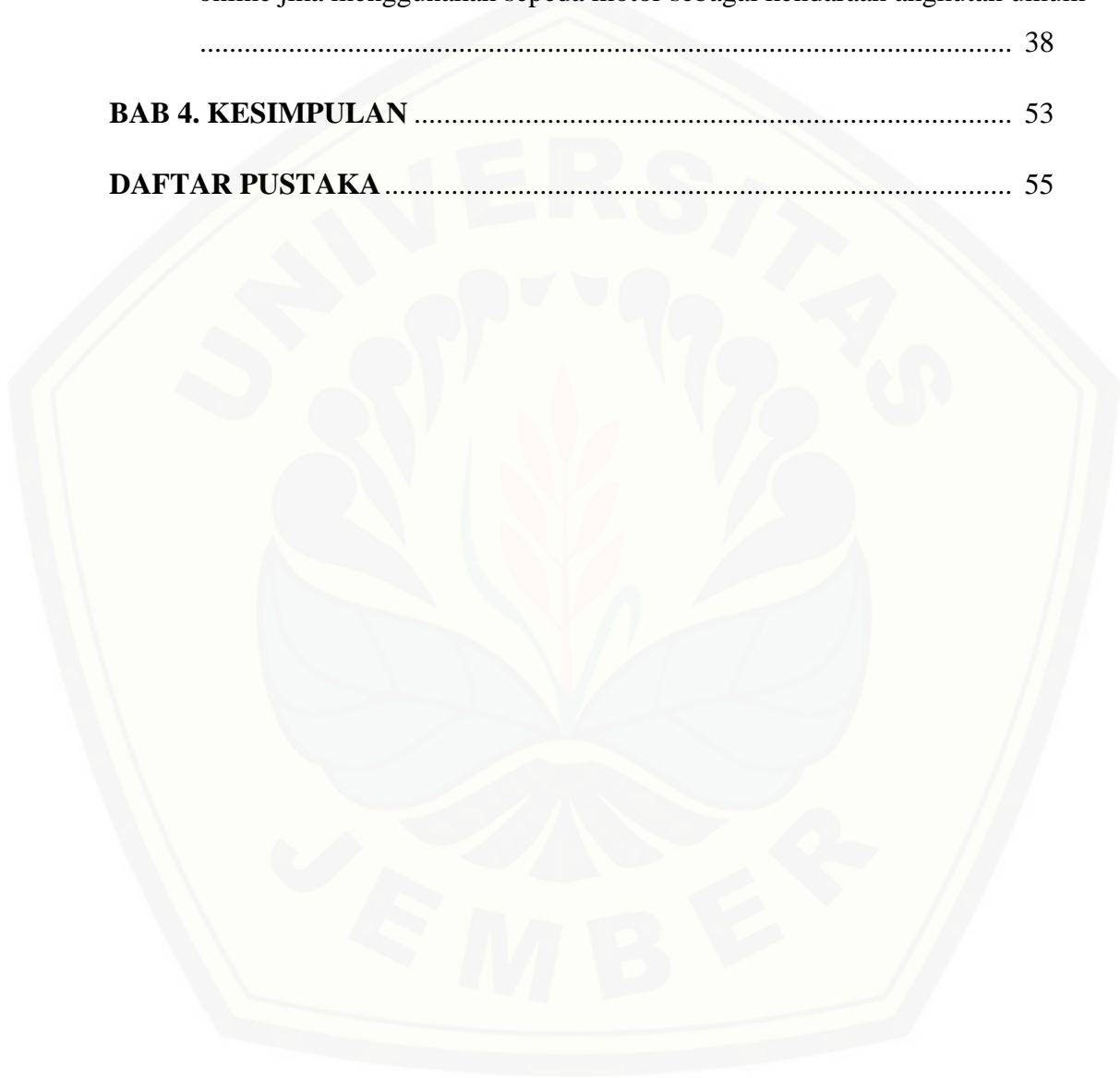


DAFTAR ISI

	Halaman
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 Panitia Penguji	viii
Halaman Pernyataan	ix
Halaman Ucapan Terimakasih	x
Halaman Ringkasan	xii
Halaman Daftar Isi	xiv
BAB 1. LATAR BELAKANG.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Metode Penelitian.....	4
1.5.1 Tipe Penelitian.....	5
1.5.2 Pendekatan Masalah.....	5
1.5.3 Bahan Hukum.....	6
1.5.3.1 Bahan Hukum Primer.....	6
1.5.3.1 Bahan Hukum Sekunder.....	7

1.5.4 Analisis.....	7
BAB 2. TINJUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Definisi Transportasi.....	8
2.2 Angkutan Umum.....	12
2.3 Angkutan Online.....	13
2.4 Perlindungan Hukum.....	15
2.5 Hak dan Kewajiban Pengguna Ojek Online.....	17
2.5.1 Hak Pengguna Ojek Online.....	17
2.5.2 Kewajiban Pengguna Ojek Online.....	18
2.6 Hak dan Kewajiban Driver.....	18
2.6.1 Hak Driver Angkutan Umum.....	18
2.6.2 Kewajiban Driver Angkutan Umum.....	19
BAB 3. PEMBAHASAN.....	20
3.1 Analisis peraturan yang mengatur sepeda motor yang selama ini difungsikan menjadi ojek online dapat dikategorikan sebagai kendaraan angkutan umum.....	20
3.1.1 Sejarah Profesi Ojek sebagai Transportasi di Indonesia.....	21
3.1.2 Perkembangan TI dan Ojek dalam Jaringan.....	22
3.1.3 Izin Penyelenggaraan Angkutan Online.....	23
3.1.4 Legalitas Izin Operasional Angkutan Online dalam Kaitannya dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.....	24
3.1.5 Problematika Regulasi bagi Ojek.....	28
3.1.6 Kendaraan Bermotor dalam UU No. 22 Tahun 2009.....	39
3.1.7 Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 dan Keputusan Mahkamah agung.....	34

3.1.8. Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat	36
3.2 Analisis akibat hukum / sanksi yang dapat diterapkan kepada driver ojek online jika menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan umum	38
BAB 4. KESIMPULAN	53
DAFTAR PUSTAKA	55



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas.¹ Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.²

Ditinjau dari karakteristik jenis penggunaan, moda transportasi orang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Kendaraan umum adalah kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan memungut biaya. Kendaraan umum dapat dikategorikan menjadi kendaraan yang disewakan (*paratransit*) dan kendaraan umum biasa (*transit*).

Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*),³ tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan memungut biaya yang disepakati. Moda transportasi jenis ini terkenal dengan nama ojek. Definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambangkan (tambang = kendaraan yang disewakan) dengan cara

¹ Mattanang, Andi A, *Aspek Hukum Perjanjian Terhadap Jasa Angkutan Umum Darat*. Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, 2013, hlm 1.

² Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, hlm. 45.

³ Saputra, Rahmad, *Analisa Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Menuju Tempat Kerja Menggunakan Metode Analytic Hoerarchy Process*, Jurnal Teknik Sipil, 2017.

memboncengkan penumpang yang menyewa. Ojek melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang. Dalam hal ini ojek adalah bagian dari moda paratransit. Moda paratransit adalah moda dengan rute dan jadwal atau waktu yang dapat diubah sesuai keinginan penumpang (*demand responsive*).⁴

Di era globalisasi saat ini terdapat fenomena ojek yang cukup menyita perhatian masyarakat, yaitu ojek berbasis aplikasi atau online. Fenomena ojek online kini makin digemari, sebab ojek online mempunyai karakteristik yaitu efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan, mampu melayani pada saat diperlukan, daya jelajahnya cukup tinggi. Mengikuti perkembangan ojek saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, dengan bergabung ojek online kita akan memiliki penghasilan tambahan dan tidak terikat waktu bekerja. Keberadaan ojek online sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan masyarakat akan angkutan dengan operasional pelayanan seperti ojek ternyata belum memiliki payung hukum, oleh karena itu banyak pihak dalam kaitannya dengan transaksi dan keberadaan ojek online ini belum mendapat perlindungan hukum. Ojek online belum masuk dalam salah satu jenis moda angkutan umum yang diakui keberadaannya dalam klausul Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Fenomena di atas sangat menarik, di satu sisi ojek mempunyai keunggulan, maupun di sisi yang lain ojek mempunyai kelemahan yang cukup berarti. Dalam kondisi tersebut diperlihatkan terdapat karakteristik pelayanan dan permintaan ojek yang menarik sebagai salah satu moda paratransit sehingga tetap digunakan hingga saat ini. Meskipun banyak resiko hukumnya, sesuai ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 41 : ketika suatu alat transportasi diperuntukkan sebagai angkutan umum, maka penyedia jasa wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

⁴ *Ibid*, hlm. 86.

Dilihat dari tinjauan keselamatan dan keamanan penumpang sampai kajian dampak yang akan ditimbulkan dari legalitas ojek. Dari sisi keselamatan, sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Aspek keamanan sepeda motor juga sangat rentan karena tidak adanya wadah tertutup yang melindungi pengendara maupun penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi aksi pembegalan yang menasar sepeda motor masih menghantui masyarakat. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengemudi maupun penumpang angkutan sepeda motor, lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Berdasarkan uraian diatas penulis ingin melakukan kajian mengenai prinsip perlindungan hukum pengguna ojek online sepeda motor.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana status hukum sepeda motor yang difungsikan sebagai ojek online?
2. Apa sanksi yang dapat diterapkan kepada driver ojek online jika melakukan pelanggaran kode etik terhadap konsumen?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk menganalisis mengenai apakah sepeda motor yang selama ini difungsikan menjadi ojek online dapat dikategorikan sebagai kendaraan angkutan umum.
2. Untuk menganalisis bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna ojek online sepeda motor manakala terjadi kecelakaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai pengembangan ilmu di bidang Hukum khususnya berkaitan dengan prinsip perlindungan hukum pengguna ojek online sepeda motor;

2. Manfaat Praktis

Untuk memberikan sumbangsih pemikiran bagi pembentuk peraturan perundang-undangan dan/atau pemerintah guna melakukan suatu penyempurnaan berbagai peraturan peundang-undangan khususnya dalam hal ketenagakerjaan yang diharapkan memberikan suatu kepastian, keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat.

1.5 Metode Penelitian

Penulisan dalam suatu penelitian ilmiah jelas harus menggunakan metode, karena ciri khas ilmu adalah dengan metode. Metode berarti penyelidikan yang berlangsung menurut suatu rencana tertentu. Menempuh suatu jalan tertentu untuk mencapai suatu tujuan, artinya penelitian tidak bekerja secara acak-acakan. Langkah-langkah yang diambil harus jelas serta ada pembatasan-pembatasan tertentu untuk menghindari jalan yang menyesatkan dan tidak terkendalikan. Oleh karena itu, metode ilmiah timbul dengan membatasi secara tegas bahasa yang dipakai oleh ilmu tertentu.⁵ Penulisan karya tulis ilmiah tidak akan pernah lepas dari metode penelitian, karena hal tersebut merupakan pedoman dalam menganalisa suatu permasalahan agar memperoleh kesimpulan terakhir yang mendekati kebenaran objektif dan nantinya dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Mengenai metode penelitian yang dimaksud meliputi tipe penelitian, pendekatan masalah, bahan hukum dan analisis hukum. Demikian pula dalam penelitian ini, dipergunakan dengan langkah-langkah penelitian sebagai berikut :

⁵Johnny I. *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Bayumedia Publishing. Malang 2008. hlm 294.

1.5.1 Tipe Penelitian

Penelitian hukum dilakukan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul oleh karena itulah, penelitian hukum merupakan suatu penelitian di dalam kerangka *know-how* di dalam hukum.⁶ Dalam melakukan suatu penelitian hukum dibutuhkan kemampuan untuk mengidentifikasi masalah hukum, melakukan penalaran hukum, menganalisis masalah yang dihadapi dan kemudian memberikan pemecahan atas masalah tersebut.⁷ Sebagai konsekuensi pemilihan topik permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian yang objeknya adalah permasalahan hukum, maka tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.⁸ Titik fokus pada penelitian ini berkaitan dengan kaidah-kaidah atau norma-norma yang berlaku pada hukum positif yang kemudian dihubungkan dalam suatu permasalahan yang terdapat dalam pembahasan, yang berkaitan dengan belum adanya perlindungan hukum untuk pengguna ojek online sepeda motor dan kelayakan ojek online sepeda motor untuk dikategorikan sebagai angkutan umum.

1.5.2 Pendekatan Masalah

Pada suatu penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan, dimana dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya.⁹ Berkaitan dengan hal tersebut penulis menggunakan 2 (dua) macam pendekatan, yaitu:

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Pendekatan undang-undang ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-undang lainnya atau antara undang-undang dan Undang-Undang Dasar atau antara regulasi dan undang-undang, serta membuka kesempatan bagi

⁶ Peter M M., *Penelitian huku.*, Kencana Prenada Media Group. Jakarta. 2016, hlm 83

⁷ *Ibid.*, hlm 60

⁸ Johnny Ibrahim, *Op.,.Cit.*, hlm 295

⁹ Peter Mahmud Marzuki., *Op.Cit.*, hlm 133

peneliti untuk memahami kandungan filosofi yang ada dibelakang undang-undang itu. Dengan demikian peneliti tersebut akan dapat menyimpulkan mengenai ada tidaknya benturan filosofis antara undang-undang dengan isu hukum yang dihadapi.¹⁰

2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandangan dari doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi.¹¹ Pandangan-pandangan dan doktrin yang sesuai dengan penelitian yang dijadikan argumentasi hukum untuk memecahkan isu hukum dalam penelitian ini adalah berkenaan dengan konsep mengenai pengaturan tentang pengenaan perolehan tunjangan hari raya terhadap pekerja yang mengalami pemutusan hubungan kerja.

1.5.3 Bahan Hukum

Sumber bahan hukum merupakan suatu alat untuk memecahkan suatu permasalahan atau isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya diperlukan sebagai sumber-sumber penelitian. Berkaitan dengan sumber bahan hukum yang digunakan terbagi menjadi 3 (tiga) macam, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan non hukum.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.¹² Adapun sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini antara lain :

1. Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019.

¹⁰*Ibid.*, hlm 133-134

¹¹*Ibid.*, hlm 136

¹²*Ibid.*, hlm 181

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi,¹³ yaitu berkaitan dengan buku-buku teks (*textbooks*) yang ditulis para ahli hukum yang berpengaruh (*de herseende leer*), jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan dengan topic penelitian.¹⁴ Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah buku-buku yang relevan dengan pokok permasalahan yang dibahas serta berupa pendapat para ahli hukum, pendapat para sarjana, dan jurnal-jurnal hukum.

1.5.4 Analisis Bahan Hukum

Metode sebagaimana yang digunakan penulis dalam melakukan analisis terhadap bahan hukum adalah metode deduktif-induktif, yaitu suatu metode yang menggambarkan hal-hal yang bersifat umum dan berakhir pada hal-hal yang bersifat khusus. Langkah-langkah dalam melakukan penelitian hukum tersebut dilakukan dengan cara mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan dengan tujuan untuk menetapkan isu hukum yang relevan. Kemudian langkah selanjutnya yaitu menelaah atas isu hukum yang diajukan, lalu menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum dan memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang dibuat dalam bentuk kesimpulan. Langkah-langkah tersebut sesuai dengan karakter ilmu hukum yang bersifat preskriptif dan terapan.

¹³*Ibid.*,

¹⁴ Johnny Ibrahim, *Op.Cit.*, hlm 296

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Sakti Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkat muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ketempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ketempat tujuan (*destination*).¹

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi. Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya.

Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah. PP. No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (11) menyatakan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul atau terminal jaringan transportasi.

Fungsi-fungsi terminal transportasi secara umum yaitu:

1. Memuat atau menaikkan penumpang dan barang ke atas kendaraan serta membongkar atau menurunkannya.

¹ Sakti, A A. Jaringan Transportasi. Graha Ilmu. Jakarta. 2011

2. Memindahkan dari suatu kendaraan ke kendaraan lain (ganti moda/transit).
3. Menampung penumpang atau barang dari waktu datang di terminal sampai waktu kendaraan berangkat.
4. Memproses barang (seperti membungkus) untuk diangkut.
5. Menyediakan fasilitas kenyamanan penumpang atau barang seperti restoran, toilet, tempat ibadah, wartel, gudang dan layanan lain.
6. Menyiapkan dokumen (surat-surat) perjalanan.
7. Menimbang muatan, menyiapkan rekening, memilih rute.
8. Menjual tiket dan memesan tempat.
9. Menyimpan kendaraan (pool) dan komponen lain serta memelihara kendaraan (bengkel, galangan/dok, balai, yasa, hanggar).
10. Mengumpulkan penumpang dan barang dalam satu group pelayanan (kelas eksekutif, bisnis, ekonomi, perlindungan/protek khusus dan lain-lain).

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut.

Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi. Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi.

Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya. Di

samping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional.

Jangkauan pelayanan transportasi di bagi kedalam dua macam, yaitu:

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
 - b. 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.
 - c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.
 - d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.
2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi
 - a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
 - b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.
 - c. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.
 - d. Transportasi Antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas

negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi darat ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.
2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk sarannya tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang²

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (pangan, sandang dan papan) dan juga adanya kebutuhan manusia akan kegiatan sosial (hubungan berkeluarga dan bermasyarakat), serta kebutuhan nonfisik (menuntut ilmu, melakukan kegiatan keagamaan, berekreasi, mengunjungi kerabat, kegiatan kesehatan misalnya ke tempat olahraga atau ke rumah sakit) dan kegiatan lainnya.

Namun letak fisik dari objek seluruh kebutuhan yang disebutkan di atas mempunyai jarak dari manusia yang membutuhkannya, sehingga terjadilah suatu ketergantungan dan kepentingan manusia terhadap transportasi. Hal ini membutuhkan keberadaan transportasi untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam mendapatkan semua objek kebutuhan itu.

² Fidel, M. Pengantar Sistem Transportasi. Erlangga. Jakarta. 2012

Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial ekonominya tentu akan mengalami perubahan, seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi yang deras, perkembangan wilayah dan lain-lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia. Di lain pihak, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi.

Perubahan dalam menggunakan transportasi sudah terjadi di kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi online. Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara-cara lama dan beralih dengan menggunakan cara-cara yang baru atau yang lebih modern, akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini merupakan sebagai salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, di mana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern³.

2.2 Angkutan Umum

PP. No 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah. Angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.

Tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin

³ Adha, M. Analisis Dampak Adanya Ojek Online di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum. Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Medan. 2018

meningkat, terutama bagi pekerja yang menjalankan kegiatannya. Sarana angkutan ini merupakan alat angkutan yang pelayanannya ditujukan untuk sejumlah orang secara bersama-sama. Masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, menerima pelayanan bersama-sama, tetapi si pemakai angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan. Angkutan umum bergerak menurut trayek yang sudah ditentukan.

2.3 Angkutan Online

Definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambangkan dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa⁴. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Secara de facto, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara de jure, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.

Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan door to door, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Namun ojek sepeda motor dikatakan angkutan umum ilegal, karena belum adanya aturan yang mengatur secara khusus mengenai ojek sepeda motor di dalam undang-undang.

Keberadaan ojek sepeda motor sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Ojek sepeda motor dikatakan sebagai angkutan orang dengan

⁴ Annor, F. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Ojek Online (Go-Jek)*. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Yogyakarta. 2016

kendaraan bermotor roda dua. Tidak diatur secara khusus mengenai sepeda motor sebagai angkutan kendaraan bermotor umum, karena ada beberapa permasalahan dalam administrasi pendaftaran ojek sebagai kendaraan bermotor umum di Dinas Perhubungan

Menurut Salim, Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari barang dan penumpang ke tempat lain.⁵

Menurut Soegijatna Tjakranegara Ahli ini menyatakan, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang - barangnya.⁶

Secara *yuridis*, defenisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu menurut hukum atau secara *yuridis* dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

Menurut Miro, transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.⁷

⁵ Salim, A. *Manajemen Transportasi*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta. 2000

⁶ Susilo, W. *Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat*. Fakultas Hukum Universitas Panca Marga. Probolinggo. 2015

⁷ Miro, F. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta. 2005

Di Indonesia ada beberapa alat transportasi yang digunakan, transportasi darat, laut dan udara. Sejauh ini yang ada di negara kita baru itu saja. Melihat begitu pentingnya peran transportasi dalam kehidupan sehari-hari munculah transportasi berbasis online. Salah satunya adalah transportasi darat. Perlu dipahami bersama bahwa arus kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang mau tidak mau harus kita ikuti. Jasa transportasi online merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan tujuannya untuk mempermudah segala aktivitas-aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari.

Begitu juga halnya dengan jasa transportasi online. Transportasi berbasis online diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin bepergian. Sebagai contoh: mudah memesannya, efisien dan efektif. Ini merupakan sebuah terobosan baru yang patut diberi apresiasi.

2.4 Pengertian Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum merupakan hal yang penting guna melindungi subyek hukum yang diberikan oleh negara, perlindungan hukum adalah perbuatan melindungi yang dilakukan oleh hukum bagi setiap warga negara. Di dalam pasal 28 (d) ayat 1 UUD 1945, bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum. Secara yuridis Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun

meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Namun dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang⁸. Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugul-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) UULLAJ. Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar pasal 42 UULLAJ tentang tarif.

Perlindungan hukum ialah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum ke dalam bentuk perangkat baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang lisan maupun yang tertulis. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum sebagai gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.⁹

Menurut Muktie, A. Fadjar Perlindungan Hukum adalah penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum saja.¹⁰ Perlindungan yang diberikan oleh hukum, terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum

⁸ Mattanang, Andi A. Aspek Hukum Perjanjian Terhadap Jasa Angkutan Umum Darat. Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion ed. 3 vol. 1. Palu. 2013

⁹ Tampubolo, Wahyu S. *Upaya Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Ditinjau dari Undang Undang Perlindungan Konsumen*. Jurnal Ilmiah Advokasi. Labuhanbatu. 2016

¹⁰ Muktie, A. Fadjar. *Tipe Negara Hukum*. Bayumedia Publishing. Malang. 2005.

manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum Satjipto Rahardjo yakni bahwasannya perlindungan hukum adalah upaya untuk melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam kepentingannya tersebut. Selanjutnya dikemukakan pula bahwa salah satu sifat dan sekaligus merupakan tujuan hukum adalah memberikan perlindungan (pengayoman) kepada masyarakat. Oleh karena itu, perlindungan hukum terhadap masyarakat tersebut harus diwujudkan dalam bentuk adanya kepastian hukum.

Keberadaan hukum dalam masyarakat sangat penting dalam kehidupan dimana hukum dibangun dan dijiwai oleh konstitusionalisme untuk menjamin kebebasan dan hak warga, maka mentaati hukum dan konstitusi pada hakikatnya mentaati imperatif yang terkandung sebagai substansi maknawi didalam imperatif.

2.5 Hak dan Kewajiban Pengguna Ojek Online

2.5.1 Hak pengguna ojek online adalah :¹¹

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan pengguna ojek online secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan pengguna ojek online;

¹¹ Azis, Rizka A. *Perlindungan Hak Konsumen Terkait Kenyamanan Keamanan dan Keselamatan Penumpang Transportasi Bus Kopaja*. Universitas Esa Unggul. Jakarta. 2016.

7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

2.5.2 Kewajiban pengguna ojek online adalah :

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan pengguna ojek online secara patut.

2.6 Hak dan Kewajiban Driver

2.6.1 Hak-Hak Driver Angkutan Umum

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 216 tentang lalu lintas dan angkutan jalan :

1. Masyarakat berhak mendapatkan Ruang Lalu Lintas yang ramah lingkungan.
2. Masyarakat berhak memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2.6.2 Kewajiban Driver Angkutan Umum

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Pasal 124 :

1. Mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan;
2. Memindahkan penumpang dalam perjalanan ke Kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika Kendaraan mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas;
3. Menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah;
4. Memberhentikan kendaraan selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang;
5. Menutup pintu selama Kendaraan berjalan; dan
6. Mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum

Pasal 234 :

1. Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
2. Setiap Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
 - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
 - c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

BAB 3. PEMBAHASAN

3.1 Analisis peraturan yang mengatur sepeda motor yang selama ini difungsikan menjadi ojek online dapat dikategorikan sebagai kendaraan angkutan umum.

3.1.1 Status hukum sepeda motor yang difungsikan sebagai ojek online

H. Roper menemukan kendaraan yang akan disebut dengan sepeda motor.¹ Hal tersebut menjadi inovasi kendaraan roda dua pada awal abad ke-19. Di Indonesia kendaraan roda dua awalnya hanya menjadi kendaraan pribadi, namun kemudian kendaraan roda dua digunakan sebagai moda transportasi barang maupun manusia yang dewasa ini kita sebut dengan ojek. Profesi ojek merupakan suatu profesi jasa angkutan umum tidak resmi dengan menggunakan kendaraan bermotor roda dua atau dahulu menggunakan sepeda.

Menurut Neneng Fauziah secara terminologis kata “ojek” berasal dari kata “objek” dan “object” dalam bahasa Belanda yang artinya “barang dagangan”. Kata tersebut digunakan untuk mewakili isyarat kata ojek karena pada pertengahan tahun 60-an ojek merupakan pekerjaan sampingan yang dilakukan untuk menjadi tambahan penghasilan dari pekerjaan utama mereka.² Sedangkan ojek dalam KBBI didefinisikan sebagai sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewa.³ Sehingga dapat disimpulkan bahwa ojek merupakan suatu kendaraan roda dua yang disewakan untuk mengangkut orang.

Perkembangan ojek dimulai pada tahun 1969 di kawasan Jawa Tengah. Ojek pada awalnya menggunakan kendaraan sepeda untuk mengangkut orang dan

¹ Edward Abdo, *Modern Motorcycle Technology*, (Cengage Learning: Amerika, 2013), h.2

² Neneng Fauziah, “Ojek dari Masa ke Masa Kajian secara manajemen Sumber Daya Manusia.” Dalam *Jurnal AKP*, Vol. 7, No. 1, Edisi Februari (2017), h. 38

³ Dadang Sunendar, dkk, *KBBI V (aplikasi)*, Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2016.

mulai perlahan-lahan beralih dengan menggunakan motor bermesin pada tahun 1970. Hal tersebut terjadi dikarenakan sepeda motor menjadi tren dunia saat perusahaan Honda mengeluarkan sepeda motor Honda C100 yang menjadi primadona pada saat itu.⁴

Penyebab munculnya profesi ojek di setiap daerah berbeda-beda, seperti di Jawa Tengah munculnya ojek dikarenakan jalan-jalan yang ada di sekitar pedesaan di Jawa tengah rusak parah sehingga tidak dapat dilalui mobil, sedangkan penyebab munculnya ojek di Jakarta adalah karena adanya larangan terhadap penggunaan jasa bemo dan becak untuk masuk ke pelabuhan Tanjung Periok. Namun, karena adanya ledakan jumlah jasa ojek yang semakin meningkat oleh karena itu pada tahun 1979 polisi akhirnya mengadakan razia ojek motor untuk mengendalikan jumlah ojek yang semakin hari semakin meningkat.⁵

3.1.2 Perkembangan TI dan Ojek dalam Jaringan

Perubahan masyarakat yang terjadi di dunia dewasa ini sudah tidak dapat dipungkiri lagi. Hal tersebut didorong dengan berkembangnya komunikasi modern menggunakan internet yang dipadukan dengan banyaknya inovasi-inovasi baru yang berkembang. Sejak internet dapat diakses oleh non-military service pada tahun 1970, sudah banyak orang maupun institusi yang menggunakan internet. Internet digunakan baik untuk berkomunikasi jarak jauh maupun untuk mencari pengetahuan baru. Selaras dengan adanya perkembangan zaman, internet mulai berkembang dan mulai sering dimanfaatkan oleh masyarakat secara luas diberbagai bidang. Internet tidak hanya digunakan untuk berkomunikasi jarak jauh saja, internet mulai digunakan untuk mengkomersilkan sesuatu, melakukan transaksi secara online, dan bahkan memanggil angkutan umum secara online. Preston L.

⁴ Edward Abdo, *Modern Motorcycle Technology*, (Cengage Learning: Amerika, 2013), h.8

⁵ Neneng Fauziah, "Ojek dari Masa ke Masa Kajian secara manajemen Sumber Daya Manusia."..., h. 38-39

Schiller dan Jeffrey Kenworthy menjelaskan, sebagai berikut:⁶

“These service characterize themselves as web service that connect clients with individually contracted drivers who own vehicles. clients generally hail such ride service through their mobile telephones.”

Awalnya, memanggil angkutan umum, yaitu taksi dilakukan dengan menggunakan telepon. Mereka menelepon perusahaan taksi dan memesannya untuk menjemputnya di suatu lokasi, kemudian hal ini berkembang seiring dengan adanya perkembangan zaman. Private transportation mulai berubah dengan moda pemesanan melalui aplikasi berbasis online.

Pelopor dari aplikasi taksi online adalah Travis Kalanick dan Garrett Camp yang mendirikan Uber. Hal ini terinspirasi oleh pengalaman Travis Kalanick dan Garrett Camp yang tidak bisa mendapatkan taksi saat berjalan- jalan di Paris sehingga mereka mendapatkan ide untuk membuat taksi bisa datang hanya dengan memesannya menggunakan telepon melalui aplikasi berbasis online⁷ yang mereka namakan Uber. Hingga sekarang, terdapat banyak aplikasi yang dapat memberikan layanan angkutan online seperti Uber, Lyft, Ola Cabs, DiDi, dan masih banyak lainnya.⁸

Berbeda dengan aplikasi transportasi online yang tersebar diseluruh penjuru dunia yang hanya terdiri dari taksi, bis, bis mini, pick-up, dan mobil privat, di Indonesia sendiri pemuda Indonesia asal Surabaya Nadiem Makarim menjadikan ojek sebagai angkutan yang dapat dipesan dengan aplikasi berbasis online yang dinamakan Go-jek.

Berbeda dengan Uber dan Grab, Go-jek terinspirasi dengan kebiasaan pendiri yang selalu menggunakan ojek sebagai alat transportasinya untuk menembus kemacetan yang terjadi di Ibukota, namun selalu terkendala oleh driver

⁶ Preston L. Schiller dan Jeffrey Kenworthy, “An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation,” (London and New York: Routledge Taylor and Francis Group, 2018) h.185

⁷ Diakses di laman <https://www.uber.com/en-GB/newsroom/history/> pada 19 Februari 2019, pukul 2:52 WIB

⁸ Matthias Finger dan Maxime Audouin, “The Governance of Smart Transportation Systems,” (Switzerland: Springer, 2019), h.13

yang susah dicari, oleh karena itu pendiri membuat aplikasi ojek dalam jaringan.⁹ Go-jek merupakan pelopor dari adanya angkutan beroda dua yang berbasis online di dunia yang sekarang mulai diikuti oleh Uber, QiQi dan aplikasi lainnya.

3.1.3 Izin Penyelenggaraan Angkutan Online

Guna menjalankan fungsinya hukum memerlukan berbagai perangkat dengan tujuan agar hukum memiliki kinerja yang baik yang memiliki kaidah yang bersifat memaksa dan apabila dituangkan dalam sebuah perundang-undangan setiap orang harus melaksanakannya.¹⁰ Izin adalah dispensasi dari suatu larangan oleh undang-undang. Dispensasi beranjak dari ketentuan yang pada dasarnya melarang suatu perbuatan, sebaliknya izin beranjak dari ketentuan yang pada dasarnya tidak melarang suatu perbuatan tetapi untuk dapat melakukannya diisyaratkan prosedur tertentu harus dilalui. Bilamana pembuat peraturan tidak melarang suatu perbuatan tetapi diperkenankan, maka perbuatan tersebut harus sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditentukan.¹¹

Dalam mengendalikan setiap kegiatan atau perilaku individu atau kolektivitas yang bersifat preventif adalah melalui izin. Dalam perspektif hukum penyelenggaraan perizinan berbasis pada teori negara modern (negara hukum demokratis) yang merupakan perpaduan antara konsep negara hukum (*rechtstaat*) dan konsep negara kesejahteraan (*welfare state*). Negara hukum secara sederhana adalah negara yang menempatkan hukum sebagai acuan tertinggi dalam penyelenggaraan negara atau pemerintahan (supremasi hukum). Izin adalah beranjak dari ketentuan yang pada dasarnya tidak melarang suatu perbuatan tetapi untuk dapat melakukannya disyaratkan prosedur tertentu harus dilalui.¹²

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menetapkan aturan main yang perlu diikuti perusahaan penyedia jasa transportasi *online* atau berbasis aplikasi. Aturan main yang dimaksud mencakup peningkatan

⁹ Hasil wawancara Nadiem Makarim Tim Line Live Chat yang dipublikasikan pada 10 Mei 2016, dilihat dilaman <http://youtu.be/SideoUK37MA>

¹⁰ Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik. Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik, Nuansa, Bandung, 2009, hlm 90

¹¹ Parjudi Admosudirjo. Hukum Administrasi Negara, Ghalia. Jakarta, 2004, hlm 42

¹² Philipus M. Hadjon, dkk, Pengantar Hukum Administrasi Indonesia, Gajah Mada Press University, Yogyakarta. 2002. Hlm 143

kualitas layanan sekaligus penggunaan teknologi informasi dan komunikasi, izin penyelenggaraan angkutan umum, dan kerja sama dengan operator angkutan umum."Sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggaraan angkutan umum dilaksanakan oleh Badan Hukum Indonesia yang punya izin penyelenggaraan angkutan, dilayani kendaraan umum, dan dikemudikan pengemudi yang punya SIM umum.¹³ Perusahaan penyedia jasa transportasi *online* dapat bekerja sama dengan operator angkutan umum yang punya izin resmi, seperti operator taksi maupun angkutan sewa. Setelah dua hal itu dipenuhi, layanan transportasi *online* yang ditawarkan ke konsumen, sudah tidak bermasalah lagi.

3.1.4 Legalitas Izin Operasional Angkutan Online dalam kaitannya dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Angkutan *online* merupakan babak baru untuk transportasi Indonesia dengan adanya angkutan *online* kini pengguna jasa tidak perlu repot pergi ke jalan untuk memanggil angkutan, cukup lewat aplikasi di *smartphone* pengguna jasa dapat memesan angkutan *online* kapan saja dan di mana saja, hal tersebut merupakan salah satu keunggulan yang disajikan taksi *online*, namun, kehadiran angkutan *online* membuat resah angkutan konvensional. Angkutan konvensional melayangkan aksi demonstrasi untuk menolak taksi *online*.¹⁴

Angkutan konvensional menuntut untuk kepada pemerintah untuk melarang angkutan *online* beroperasi. Sebab, pendapatan angkutan konvensional turun sejak adanya taksi *online*. Angkutan *online* tidak bisa sebagai dibidang transportasi, karena, taksi *online* menggunakan mobil pribadi yang tidak mempunyai badan hukum. Untuk menanggapi perseteruan dua pihak tersebut, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengatur taksi *online* lewat sebuah

¹³<http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/16/15062331/Taksi.Online.Tetap.Diminta.Urus.Izin.Penyelenggaraan.Angkutan.Umum>, diakses tanggal 12 November 2017

¹⁴<http://ekonomi.kompas.com/read/2017/03/24/090000126/ini.penjelasan.11.poin.revisi.pm.32.2016.tentang.taksi.online.diakses> tanggal 12 November 2017

regulasi. Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Bab IV Permenhub No. 32 tahun 2016 mengatur mengenai penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Ketentuan pengaturan bab ini terdiri atas tiga Pasal yakni Pasal 40, Pasal 41, dan Pasal 42. Pasal 40 mengatur mengenai tata cara penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dalam meningkatkan kemudahan operasional kegiatan pengangkutan oleh perusahaan angkutan umum, Pasal 41 mengatur mengenai hubungan hukum antara perusahaan teknologi informasi dengan perusahaan angkutan umum dalam kegiatan pengangkutan dengan menggunakan aplikasi teknologi informasi, dan Pasal 42 mengatur mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek oleh perusahaan teknologi informasi.¹⁵

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis aplikasi. Aturan tersebut dirangkum dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Permen itu mengatur angkutan tidak dalam trayek, seperti taksi, angkutan sewa, carter, pariwisata, dan lainnya.¹⁶ “Adapun taksi *online* wajib mendaftarkan diri dan nama dalam STNK harus berbadan hukum atau sesuai UU No 22 Tahun 2009, Pasal 139 ayat 4. Penyelenggaraan taksi *online* atau angkutan berbasis aplikasi dijabarkan lebih lanjut dalam Bab IV tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

Salah satunya menyebutkan bahwa perusahaan jasa angkutan tidak dalam trayek, misalnya taksi, diperbolehkan memakai aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia. Sistem pembayaran angkutan tersebut juga boleh

¹⁵ Ibid

¹⁶<http://tekno.kompas.com/read/2016/04/20/17240267/Kemenhub.Keluarkan.Aturan.Transportasi.Berbasis.Aplikasi>, diakses tanggal 12 November 2017

disematkan sekaligus dalam aplikasi asalkan tetap mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik. Bila perusahaan angkutan umum, seperti taksi bekerja sama dengan perusahaan aplikasi, perusahaan aplikasi tidak boleh bertindak sebagai penyelenggara angkutan. Maksudnya, perusahaan aplikasi tidak boleh mengatur tarif, merekrut pengemudi, dan menentukan besaran penghasilan pengemudi. Perusahaan penyedia aplikasi, misalnya Uber dan Grab dengan layanan GrabTaxi, juga diwajibkan memberi akses *monitoring* pelayanan, data semua perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data semua kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri. Perusahaan aplikasi yang menyediakan jasa angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan mengikuti ketentuan perusahaan angkutan umum yang dimuat dalam Pasal 21, 22, dan 23 Permen No 32 Tahun 2016.¹⁷

1. Aplikasi dibolehkan

Berikut adalah poin-poin penting menyangkut aturan taksi/sewa mobil berbasis aplikasi *online* yang dibuat oleh Kemenhub: Perusahaan jasa angkutan tidak dalam trayek, misalnya taksi, diperbolehkan memakai aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia.

2. Sistem pembayaran sesuai UU Informasi dan Teknologi Elektronik

Sistem pembayaran angkutan tersebut juga boleh disematkan sekaligus dalam aplikasi asalkan tetap mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik.

3. Perusahaan aplikasi tidak boleh tentukan tarif

Bila perusahaan angkutan umum, seperti taksi bekerja sama dengan perusahaan aplikasi, perusahaan aplikasi tidak boleh bertindak sebagai penyelenggara angkutan. Maksudnya, perusahaan aplikasi tidak boleh mengatur tarif, merekrut pengemudi, dan menentukan besaran penghasilan pengemudi.

¹⁷ *Ibid*

4. Ada akses data dan monitoring

Perusahaan penyedia aplikasi, misalnya Uber dan Grab dengan layanan GrabTaxi, juga diwajibkan memberi akses monitoring pelayanan, data semua perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data semua kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri.

5. Harus berbadan hukum

Perusahaan aplikasi yang menyediakan jasa angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan mengikuti ketentuan perusahaan angkutan umum yang dimuat dalam Pasal 21, 22, dan 23 Permen No 32 Tahun 2016. Ketentuan tersebut antara lain meminta perusahaan aplikasi mendirikan badan hukum Indonesia. Bentuk badan hukum yang diakui adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, atau koperasi.

6. Minimal memiliki lima kendaraan atas nama perusahaan

Perusahaan aplikasi juga diminta untuk menyelenggarakan izin angkutan orang tidak dalam trayek. Syaratnya, antara lain, mesti memiliki minimal lima kendaraan atas nama perusahaan, lulus uji berkala, memiliki pul dan bengkel, serta pengemudi harus memiliki surat izin mengemudi (SIM).¹⁸

Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016 ini, memfasilitasi angkutan tidak dalam trayek itu agar berjalan dengan benar dan sesuai dengan aturan, dalam peraturan tersebut, angkutan orang tidak dalam trayek wajib memiliki izin yang dikenakan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan perusahaan harus berbentuk badan hukum. Syarat yang harus dipenuhi adalah memiliki minimal lima kendaraan yang dibuktikan dengan surat tanda nomor kendaraan (STNK) atas nama perusahaan, memiliki *pool*, memiliki fasilitas kendaraan yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atas perjanjian kerja sama dengan pihak lain, mempekerjakan pengemudi dengan

¹⁸ <http://tekno.kompas.com/read/2016/04/21/08470037/Diam-diam.Kemenhub.Sudah.Terbitkan.Aturan.Taksi.Online.Ini.Poin-poinnya> , diakses tanggal 12 November 2019

surat izin mengemudi umum (SIM A Umum) sesuai dengan golongan kendaraan, serta persyaratan administrasi lainnya.¹⁹

Peraturan Menteri tersebut juga menyebutkan bahwa perusahaan aplikasi transportasi harus bekerja sama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggara angkutan. Mereka juga dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum, seperti menetapkan tarif dan memungut bayaran, merekrut pengemudi, dan menentukan besaran penghasilan pengemudi. Bagi perusahaan yang melanggar, akan diberi sanksi berupa pembekuan sampai pencabutan kartu pengawasan kendaraan bermotor, segera mensosialisasikan peraturan ini ke sejumlah perusahaan aplikasi transportasi. Peraturan ini, kata dia, berlaku enam bulan sejak tanggal diundangkan, yakni 1 April 2016. Seluruh kendaraan kategori Angkutan Sewa Khusus (ASK) atau berbasis aplikasi daring, sudah harus memenuhi syarat operasional atau aspek legalitas sesuai Permen Nomor 32 Tahun 2016.

3.1.5 Problematika Regulasi bagi Ojek

Seiring dengan banyaknya aplikasi-aplikasi penunjang untuk taksi, mobil, bahkan sharing motor (ojek) yang menjelma di seluruh dunia, munculah berbagai regulasi yang mengatur tentang angkutan yang berbasis dalam jaringan, karena sesuai dengan teori perubahan masyarakat dan hukum, perubahan masyarakat dapat menimbulkan terjadinya perubahan hukum itu sendiri baik akibat adanya penemuan teknologi baru maupun adanya penemuan-penemuan baru. Namun tak sedikit juga negara-negara yang masih belum melegalkan kegiatan transportasi online dikarenakan kendala pengaturan terkait transportasi online itu sendiri. Seperti halnya di London, Uber sempat dilarang dan kehilangan izin untuk beroperasi oleh TfL (Transportation for London). Dikutip dari The Guardian, transportation for London sebagai badan pemerintah yang bertanggung jawab atas semua jenis angkutan umum dan kendaraan privat yang disewakan beralasan bahwa pencabutan izin Uber dikarenakan pendekatan dan perilaku Uber menunjukkan kurangnya

¹⁹ <http://nasional.tempo.co/read/764998/kemenhub-terbitkan-aturan-perusahaan-aplikasi-transportasi>, diakses tanggal 12 November 2019

tanggung jawab perusahaan dalam hal keamanan dan keselamatan publik. Namun Uber mengajukan hal tersebut ke pengadilan dan pengadilan mengabulkannya setelah melakukan audit dan investgasi mendalam terhadap Uber. Berbeda dengan London, Malaysia mengamandemen undang-undang terkait angkutan darat dan memasukan penggunaan transportasi online untuk menyesuaikan kebutuhan masyarakat.

Di Indonesia sendiri, regulasi terkait transportasi online juga menjadi masalah yang belum terpecahkan. Masih banyak terjadi pro dan kontra terkait regulasi transportasi online di masyarakat terkait status ojek online sebagai salah satu transportasi berjenis kendaraan bermotor umum atau tidak.

Pasalnya dalam Pasal 47 Ayat (3) menyebutkan bahwa kendaraan bermotor hanya terbagi kedalam kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum, karena ojek online berada di zona abu-abu sehingga banyak terjadi pro dan kontra terhadap statusnya sebagai kendaraan bermotor. Banyak regulasi yang sudah mencoba untuk menghimpun ojek online kedalamnya, namun semuanya dibatalkan dengan putusan Mahkamah Agung seperti Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 yang dibatalkan dengan putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 dan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 108 Tahun 2017 yang dibatalkan dengan putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/2018 hingga pada puncaknya persatuan ojek online mengajukan judicial review kepada Mahkamah Konstitusi terkait masuknya ojek online kepada kendaraan bermotor umum sebagaimana Pasal 47 Ayat (3) UU. No. 22 Tahun 2009, namun permohonan tersebut ditolak oleh majelis hakim. Semua hal tersebut akan diuraikan pada sub-bab dibawah.

3.1.6 Kendaraan Bermotor dalam UU. No. 22 Tahun 2009

Angkutan umum sebagai salah satu tipe kendaraan telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan. Dalam pasal 1 angka 3 dijelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas, namun tidak sembarang kendaraan bisa dijadikan angkutan. Dalam Pasal

47 Ayat (1) kendaraan telah terbagi kedalam dua macam, yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian kendaraan bermotor terbagi menurut jenis dan juga fungsinya. Kendaraan bermotor menurut jenisnya dalam Pasal 47 Ayat (2) terbagi kedalam:

- a. Sepeda motor;
- b. Mobil penumpang;
- c. Mobil bus;
- d. Mobil barang;
- e. Kendaraan khusus.

Sedangkan berdasarkan fungsinya, dalam pasal 47 Ayat (3) kendaraan bermotor dibagi kedalam dua jenis, yaitu kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Dalam pasal 1 nomor 10 UU. No. 22 tahun 2009 mendefinisikan kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang 2009, yaitu:

- a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. angkutan orang di kawasan tertentu.

Jika kita hanya melihat pasal ini, kita akan beranggapan bahwa ojek online dapat dimasukkan kedalam kategori angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu karena ojek online tidak memiliki trayek, namun dalam pasal 153 ayat (2) memperjelas bahwa angkutan umum tidak dalam trayek yang dimaksudkan adalah mobil penumpang umum atau mobil bus umum, sehingga ojek tidak dapat dikategorikan kedalam angkutan orang tidak dalam trayek yang dimaksud oleh pasal 151 UU. No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Padahal dalam pasal 137 ayat (2) menyebutkan sepeda motor termasuk kedalam macam-macam kendaraan bermotor yang dapat digunakan sebagai angkutan orang yang selengkapnya berbunyi Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus.

Adanya dua pasal yang saling bertentangan tersebut menyebabkan ketidakpastian hukum terjadi, hal inilah yang kemudian menjadi perdebatan, apakah ojek yang notabene merupakan jasa angkutan orang dengan menggunakan sepeda motor yang sudah diakui sejak dahulu, dapat dikategorikan sebagai angkutan orang yang diatur dalam UU. No. 22 Tahun 2009 atau tidak..

Dilihat dari sejarah asal mula ojek, ojek telah menjadi angkutan umum bagi orang sejak Tahun 1970 dan tetap eksis hingga sekarang. Jika hal ini dikaitkan dengan adanya konsep dari perlindungan hukum, seharusnya hukum terutama UU No. 22 tahun 2009 sudah mengatur tentang ojek sejak dahulu, mengingat ojek secara historis telah menjadi angkutan orang di Indonesia sejak dahulu dan diakui keberadaannya oleh masyarakat. Hal tersebut harus dilakukan agar ojek bisa mendapatkan perlindungan dari hukum, baik perlindungan hukum yang bersifat preventif maupun perlindungan hukum yang bersifat represif, agar kejadian razia ojek pada tahun 1979 tidak terjadi kembali. Bahkan, ketika ojek dewasa ini terbalut dengan sentuhan teknologi dan menjadi sorotan banyak orang, regulasi mengenai ojek maupun ojek online tidak pernah terwujud. Padahal teori modernisasi hukum yang dikutip dari Munir Fuadi telah menyebutkan bahwa hukum harus dapat menyesuaikan dirinya dengan perubahan yang ada di masyarakat modern, karena ketika masyarakat telah memodernisasi dirinya dan hukum tidak dapat menyesuakannya maka, akan terjadi chaos dalam suatu masyarakat.²⁰

Dewasa ini, dengan adanya fenomena maraknya penggunaan jasa ojek online yang tidak didampingi dengan adanya pengaturan, menjadikan Indonesia berada ditengah-tengah keadaan ketidakberdayaan hukum. Pelarangan mengenai pengoperasian ojek online, dan kendaraan online lainnya, lebih jelasnya berbunyi:

Pengaturan kendaraan bermotor bukan angkutan umum tersebut diatas sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Noor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum. Berdasarkan hal tersebut

²⁰ Munir Fuady, Teori Modernisasi Hukum: Aliran Hukum Kritis (paradigm ketidakberdayaan hukum), ... h.116

di atas dimohon kiranya saudara dapat mengambil langkah-langkah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.”

Namun, tak lama dari keluarnya surat pemberitahuan tersebut, banyak massa yang mengeluh, bahkan presiden Joko Widodo dalam akun media sosialnya “memarahi” kementerian perhubungan dengan tulisan.²¹ “Saya segera panggil Menhub. Ojek dibutuhkan rakyat. Jangan karena aturan rakyat jadi susah. Harusnya ditata –Jkw.” dengan menyewa hanya kendaraanya ataupun dengan pengemudinya dalam jangka waktu tertentu dan angkutan sewa khusus yang diatur dalam Pasal 19 ayat (1) PM Hub 26 tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yakni angkutan yang melayani pelayanan dari pintu ke pintu dengan pengemudinya dalam kawasan Jabodetabek dan dipesan dengan menggunakan aplikasi online.

Dengan adanya pengakuan dalam peraturan menteri tersebut, tidak serta merta membuat para driver transportasi online dapat menghela nafas lega. Pasalnya dalam permenhub no. 26 tahun 2017 tersebut terdapat sejumlah persyaratan agar transportasi online dapat beroperasi yang tercantum dalam Pasal 19 ayat (3) PM Hub 26 tahun 2017, yaitu:

- a. menggunakan kendaraan mobil penumpang umum minimal 1.000 (seribu) centimeter cubic;
- b. kendaraan yang dipergunakan meliputi:
 1. Mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan/atau
 2. Mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.
- c. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih dan berkode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang;

²¹ Cuitan Twitter di akun @jokowi pada 17 Desember 2015 pada pukul 19.41 WIB

- e. dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji, dan kartu pengawasan;
- f. dilengkapi nomor pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh pengguna jasa; dan
- g. identitas pengemudi ditempatkan pada dashboard kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan sewa khusus.

Selain itu, masih banyak pasal-pasal yang merugikan bagi para driver dari angkutan online seperti, kendaraan yang dijadikan angkutan sewa khusus harus atas nama perusahaan angkutan sewa (Pasal 36 ayat (4) huruf c dan Pasal 37 ayat (4) huruf c Permenhub Nomor 26 Tahun 2017), perusahaan aplikasi tidak boleh bertindak sebagai perusahaan angkutan sewa khusus (Pasal 51 ayat (3) Permenhub Nomor 26 Tahun 2017) dan lainnya. Oleh karena itu, pada tanggal 2 Mei 2017 Sutarno dan kawan-kawan yang merupakan driver angkutan online mengajukan judicial review ke Mahkamah Agung terkait Permenhub No. 26 Tahun 2007 tersebut. Dalam petitumnya mereka meminta untuk mencabut beberapa pasal yang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Pasal-pasal tersebut adalah Ketentuan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b), Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 semuanya bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah. Mereka beralasan bahwa pasal-pasal tersebut dapat menghambat adanya pertumbuhan usaha mikro, kecil, dan menengah yang dilaksanakan atas dasar demokrasi ekonomi.²²

²² Salinan Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 h.34

Majelis hakim dalam pertimbangannya berpendapat bahwa pasal-pasal yang disebutkan oleh pemohon memang bertentangan dengan pasal-pasal yang terdapat dalam UU No. 20 Tahun 2008 dan UU. No. 22 Tahun 2009, dan membatalkan 14 pasal yang terdapat dalam Permenhub No. 26 tahun 2007. Pendapat majelis hakim sebagai berikut:²³

Bahwa dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundangundangan yang lebih tinggi, sebagai berikut: a. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang- Undang Nomor 20 Tahun 2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah; b. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus; Bahwa, semenjak dibatalkannya 14 pasal yang terdapat dalam Permenhub No. 26 tahun 2007, yang notabene-nya merupakan peraturan baru yang mengatur transportasi online, transportasi online kembali dalam zona “abu-abu.”

3.1.7 Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 dan Putusan Mahkamah Agung

Perusahaan angkutan umum dengan memenuhi syarat-syarat sebagaimana perusahaan angkutan umum pada biasanya. Namun, masih terdapat beberapa pasal dari Permenhub No.26 Tahun 2017 yang sudah pernah dibatalkan dalam putusan MA No. 37 P/HUM/2017 yang kembali dimasukkan kedalam Permenhub No. 108 Tahun 2017, pasal-pasal tersebut adalah pasal Pasal 6 ayat (1) huruf e, Pasal 27 ayat (1) huruf d, Pasal 27 ayat (1) huruf f, Pasal 27 ayat (2), Pasal 38 huruf a, Pasal 38 huruf b, Pasal 38 huruf c, Pasal 39 ayat (1), Pasal 39 ayat (2), Pasal 40, Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, Pasal 48 ayat (10) huruf b angka 2, Pasal 48 ayat (11)

²³ Salinan Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 h.75

huruf a angka 3, Pasal 48 ayat (11) huruf b angka 3, Pasal 51 ayat 9 huruf a angka 2, Pasal 51 ayat 10 huruf a angka 3, Pasal 56 ayat 3 huruf b angka 1 sub b, Pasal 57 ayat 10 huruf a angka 2, Pasal 57 ayat 11 huruf a angka 2, Pasal 65 huruf a, Pasal 65 huruf b, Pasal 65 huruf c, Pasal 72 ayat (5) huruf c.

Kembalinya beberapa pasal tersebut kedalam peraturan menteri yang berkaitan dengan transportasi online kembali masuk dalam uji materiil yang akhirnya dibatalkan kembali oleh Mahkamah Agung dengan putusan nomor 15 P/HUM/2018. Dalam uji materiil tersebut diajukan oleh para driver transportasi online yang beroperasi di daerah Surabaya. Selain pasal-pasal yang dihidupkan kembali dalam Permenhub 108 tahun 2017, terdapat beberapa pasal yang ikut diajukan dalam uji materiil tersebut. pasal-pasal tersebut adalah Pasal 27 ayat (1) huruf d, Pasal 27 ayat (2), Pasal 72 ayat (5) huruf c, Pasal 27 ayat (1) huruf c, Pasal 28 ayat (1), Pasal 28 ayat (2), Pasal 28 ayat (3), Pasal 28 ayat (4), Pasal 28 ayat (5), Pasal 65 huruf d, Pasal 65 huruf e, dan Pasal 80. Namun dalam pertimbangannya tidak semua pasal yang diajukan bertentangan dengan undang-undang yang lebih tinggi. Norma baru yang terdapat dalam Permenhub yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi hanya Pasal 27 ayat (1) huruf d, Pasal 27 ayat (2), Pasal 72 ayat (5) huruf c, dan selainnya tidak. Namun, yang patut digaris bawahi adalah baik dalam Permenhub No. 26 tahun 2017 dan Permenhub No. 108 Tahun 2017, tidak sama sekali menyebut ojek online. Padahal yang banyak menyerap pengangguran dan sangat membutuhkan perlindungan dan kepastian hukum adalah ojek online. Sebagaimana disampaikan Nadiem Makarim dalam wawancaranya dengan Najwa Shihab mengatakan bahwa pada tahun 2018 pengemudi ojek online dalam perusahaan Go-jek sudah mencapai 800.000 orang dibanding dengan pengemudi Go-Car yang hanya 200.000.²⁴Jumlah tersebut belum termasuk dengan pengemudi ojek online dari perusahaan Grab Indonesia.

²⁴ Wawasan Nadiem Makarim dengan Najwa Shihab dalam acara Matanajwa yang dipublikasikan Pada 20 Mei 2018 dilaman <https://youtu.be/iTsVSiRUSyU> dilihat pada 18 Maret 2019 pukul 15.32 WIB

3.1.8 Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat

Memenuhi aspirasi rakyat, kementerian perhubungan mengeluarkan peraturan menteri perhubungan terbaru yang dibuat dengan melibatkan para stakeholder dan beberapa driver. Dalam peraturan menteri perhubungan dengan nomor 12 tahun 2019 tersebut yang mengatur terkait perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, terbagi ke dalam beberapa pokok materi yaitu, jenis dan kriteria sepeda motor yang dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat, formula penghitungan biaya jasa, mekanisme penghentian operasional penggunaan sepeda motor yang dilakukan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, perlindungan masyarakat, pengawasan, dan peran serta masyarakat.

Peraturan menteri Perhubungan tersebut terdiri dari 21 pasal yang mana tidak ada satu pasal pun yang menyebutkan bahwa ojek atau sebutan dalam peraturan menteri tersebut adalah sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat ini, dinyatakan sebagai salah satu jenis moda angkutan umum di Indonesia. Peraturan menteri perhubungan tersebut tidak hanya mengatur ojek online secara khusus namun juga mengatur ojek secara umum dan kendaraan bermotor dengan rumah- rumah dan/atau kereta samping. Kebanyakan pasal yang diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 adalah tentang perlindungan ojek online kepada perusahaan pengelola aplikasi, bahkan perlindungan kepada penumpang hanya diatur sedikit di beberapa pasal, yakni pasal 16 ayat (2)

Permenhub No. 12 Tahun 2019. Pasal tersebut hanya menyebutkan hak- hak yang dapat dimiliki oleh seorang penumpang seperti mendapatkan santunan ketika terjadi kecelakaan namun tidak dijelaskan bagaimana cara untuk memperoleh ataupun mengklaim hal tersebut.

Tidak diakuinya ojek online menjadi salah satu jenis moda angkutan umum di Indonesia dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 adalah hal yang wajar karena

dalam hierarki perundang-undangan, permenhub merupakan aturan pelaksana dari peraturan perundang-undangan di atasnya sehingga Permenhub No. 12 Tahun 2019 tidak boleh sampai bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya. Hal ini senada dengan adanya teori stufenbau teori yang dikemukakan Hans Kelsen.

Sebagaimana yang kita ketahui, bahwasannya dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan tidak mengakui ojek maupun ojek online sebagai salah satu angkutan jalan di Indonesia, sehingga sudah tepat jika Permenhub No. 12 Tahun 2019 tidak secara tegas mengakui bahwa ojek, ojek online, ataupun sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat tidak diatur di dalam Permenhub Nomor 12 Tahun 2019.

Walaupun dengan adanya peraturan menteri perhubungan ini, ojek online tetap berada pada posisi yang lemah diantara angkutan umum yang lainnya, sehingga masih dibutuhkan regulasi yang lebih kuat lagi mengenai ojek online dan statusnya sebagai angkutan umum yang diakui secara hukum di Indonesia.

3.2 Analisis akibat hukum / sanksi yang dapat diterapkan kepada driver ojek online jika menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan umum.

Berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Ojek online dalam Permenhub 12/2019 dapat disebut sebagai penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat meliputi:

- a. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah;
- b. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping; atau
- c. Kendaraan Bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah.

Hubungan antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi (driver ojek online) merupakan hubungan kemitraan. Hal yang sama juga pernah dijelaskan dalam artikel Hubungan Antara Penyedia Aplikasi, Driver, dan Penumpang, hukum antara pengusaha penyedia aplikasi dengan *driver* (dalam hal ini adalah terapis pijat) adalah setara (mitra) karena tidak ada unsur upah dan perintah berdasarkan perjanjian kemitraan.

Masih bersumber dari artikel Hubungan Antara Penyedia Aplikasi, Driver, dan Penumpang, bentuk *partnership agreement* bisa perjanjian bagi hasil, perjanjian keagenan (baik secara pribadi atau korporasi), inti-plasma, sub-kontrak, perjanjian pembayaran (“setoran”) sejumlah nilai uang tertentu, dan lain-lain.

Aturan Penghentian Operasional Sementara (*Suspend*)

Berkaitan dengan pertanyaan Anda, mengenai suspend atau penghentian operasional sementara, Pasal 14 Permenhub 12/2019 mengatur sebagai berikut:

1. Perusahaan Aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra terhadap pengemudi.
2. Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. jenis sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra;
 - b. tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra;
 - c. tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra; dan
 - d. pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (suspend).
3. Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja.
4. Standar, operasional, dan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus disosialisasikan kepada mitra kerja oleh Perusahaan Aplikasi.

Berdasarkan aturan tersebut, pada dasarnya mengenai ketentuan suspend terhadap mitra (pengemudi ojek online/driver ojek online) tidak diatur secara jelas

dan rinci, aturan tersebut dibuat sendiri oleh perusahaan aplikasi dengan memenuhi ketentuan acuan membuat standar, operasional dan prosedur (“SOP”) sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (2) Permenhub 12/2019 di atas.

Selain itu, kriteria pengenaan penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra ini dilakukan dengan aplikasi (ada dalam aplikasi). Dalam upaya untuk melindungi pengemudi ojek online/driver ojek online, sebelum disuspend dan putus mitra, perusahaan aplikasi harus memberitahu dan memperingati melalui aplikasi.

Sebagai contoh SOP ketentuan/kondisi yang dapat membuat pengemudi ojek online terkena sanksi suspend atau putus mitra dapat kita lihat dalam Tiga Pilar Pelanggaran GO-JEK.

Tiga pilar pelanggaran terdiri dari:

1. Ancaman Keamanan;

Yaitu segala tindakan yang dapat mengancam keamanan diri Anda (rekan driver) sendiri, sesama Mitra GO-JEK, pelanggan, dan masyarakat sekitar.

Contoh ancaman keamanan:

Pelanggaran	Sanksi
Melanggar lalu lintas atau berkendara secara ugal –ugalan	Suspend 1 hari kerja (apabila terjadi akumulasi akan berakibat pada suspend 3 hari kerja
Plat nomor kendaraan berbeda dengan yang tertera di aplikasi	Suspend hingga putus mitra. Sisa deposit akan dikembalikan apabila driver putus mitra
Dokumen resmi (KTP/SIM/STNK) tidak lengkap atau tidak diperbarui.	Suspend hingga data diperbarui (anda harus dating ke kantor operasional
Melakukan tindakan anarkis, menghalangi mitra lain dalam menjalankan order, dan/atau mengganggu ketertiban umum	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan

Menyebabkan kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian driver	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat terlarang	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Melakukan tindakan kriminal	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Melakukan segala tindakan yang berada di luar norma seperti: Pelecehan seksual, perkelahian, membahas isu SARA, dan lainnya kepada pelanggan	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Menghubungi pelanggan di luar kebutuhan order	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Menggunakan akun yang didaftarkan atas nama orang lain atau memperjual-belikan akun sendiri	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Menggunakan atribut GO-JEK untuk melakukan tindakan yang dapat merugikan dan merusak nama baik PT. GO-JEK Indonesia	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Membawa anak/istri atau orang lain pada saat menjalankan order	Suspend hingga putus mitra. Sisa deposit akan dikembalikan apabila driver putus mitra

2. Tindakan Curang;

Yaitu segala tindak kecurangan dengan tujuan untuk memperkaya diri, memanipulasi data dan sistem yang merugikan Pelanggan, Mitra lain, ataupun PT. GO-JEK Indonesia.

Contoh tindakan curang:

Pelanggaran	Sanksi
Memberikan kembalian kurang/meminta pembayaran lebih dari yang seharusnya(rip, uang parkir, uang bensin, dan lain-lain)	Suspend 1 hari kerja (jika terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)
Menekankan tombol selesai tanpa menjemput pelanggan atau mengambil pesanan	Suspend 1 hari kerja (jika terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)
Memasukkan harga barang yang tidak sesuai dengan struk belanja (GO-FOOD, GO-RESTO, GO-MART atau GO-SHOP)	Suspend 1 hari kerja (jika terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)
Secara sengaja menyelesaikan pesanan pesanan dari akun pelanggan	Suspend (anda dapat melakukan bending di kantor operasional). Bila terindikasi order fiktif akan diputus mitra dan denda Rp. 300.000
Dengan sengaja merusak/menghilangkan barang pelanggan	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan
Menawarkan dan memberikan barang/uang kepada staff GO-JEK yang bertujuan menyalahi atura	Putus mitra dan sisa deposit dikembalikan

Menyelesaikan order dari akun yang sengaja dibuat oleh diri sendiri (order fiktif)	Putus mitra dan denda Rp. 300.000
Secara sengaja membatalkan pesanan namun tetap menjalankan order	Suspend (anda dapat melakukan banding di kantor operasional). Bila terindikasi order fiktif, diputus mitra dan denda Rp. 300.000
Menggunakan aplikasi GO-JEK yang tidak resmi/menggunakan aplikasi tambahan untuk memanipulasi aplikasi resmi GO-JEK. Contih: menggunakan Fake GPS	Bonus harian dihentikan (akumulasi akan berakibat kepada putus mitra dan sisa deposit akan dikembalikan
Menggunakan GO-PAY sebagai transaksi untuk tindakn illegal atau penipuan	Suspend (anda dapat melakukan banding di kantor operasiaonal). Bila terindikasi order fiktif, diputus mitra dan denda Rp. 300.000

3. Layanan Buruk

Yaitu segala perilaku yang dapat menimbulkan perasaan tidak nyaman bagi Pelanggan sehingga berdampak pada penilaian buruk untuk Driver.

Contoh layanan buruk:

Pelanggan	Sanksi
Pelanggan tidak menerima perlengkapan GO-RIDE (helm, masker, dan penutup kepala)	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari)
Dengan sengaja menyebabkan keterlambatan dan menjemput pelanggan	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari)
Menolak untuk melalui rute yang diminta oleh pelanggan	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari)

Meminta pelanggan untuk membatalkan order (<i>cancel booking</i>)	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari)
Tidak mengenakan atribut lengkap (jaket dan helm) pada saat menjalankan order	Suspend 1 hari kerja (akumulasi akan mengakibatkan suspend 3 hari kerja)
Menggunakan kendaraan di bawah standar layanan dalam menjalankan order	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari)
Membelikan barang yang tidak sesuai dengan pesanan pelanggan tanpa konfirmasi terlebih dahulu (GO-FOOD, GO-MART, atau GO-SHOP)	Suspend 1 hari kerja (akumulasi akan mengakibatkan suspend 3 hari kerja)
Terlalu sering melakukan pembatalan order dalam satu waktu tertentu	Suspend sampai dengan 30 menit
Terlalu sering mengabaikan atau menolak order dalam satu waktu tertentu	Suspend sampai dengan 30 menit
Merokok, memberikan perlengkapan kotor, dan hal lain yang mengakibatkan ketidaknyamanan pelanggan	Peringatan (akumulasi akan mengakibatkan suspend 1 hari kerja)
Menurunkan pelanggan di lokasi yang berbeda dengan yang tertera di aplikasi tanpa persetujuan pelanggan	Suspend hingga putus mitra, sisa deposit akan dikembalikan apabila driver putus mitra
Berbicara kepada pelanggan di luar standar layanan sehingga dianggap tidak sopan	Suspend 3 hari kerja (akumulasi akan mengakibatkan suspend 5 hari kerja)
Tidak kooperatif dalam pengembalian barang penumpang yang tertinggal	Suspend hingga putus mitra. Sisa deposit akan dikembalikan jika driver putus mitra

Menekan tombol “Pick Up” sebelum bertemu pelanggan	Suspend 1 hari kerja (akumulasi akan mengakibatkan suspend 3 hari kerja).
----------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------

Lebih lanjut dijelaskan pada laman yang sama, bahwa perlu diingat:

Terkait proses banding, Anda dapat melakukan banding paling lambat 2 bulan setelah tanggal autosuspend dilakukan. Akun Anda akan diaktifkan kembali apabila terbukti tidak melakukan pelanggaran.

Namun, apabila terbukti melanggar, sanksi akan diberlakukan sesuai dengan yang tercantum di atas. Pelanggaran yang Anda lakukan juga dimungkinkan untuk diproses dengan instansi yang terkait sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku (termasuk tapi tidak terbatas berdasarkan ketentuan hukum perdata dan/atau hukum pidana).

Demikianlah contoh aturan pengenaan suspend atau putus mitra terhadap driver ojek online di PT. GO-JEK Indonesia. Lebih lanjut diatur dalam Permenhub 12/2019, perusahaan aplikasi wajib menyediakan pusat layanan pengaduan terhadap sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra yang diberikan kepada pengemudi.

Bagi pengemudi yang dikenai penghentian operasional sementara (suspend) setelah melalui proses klarifikasi dan dinyatakan layak untuk kembali beroperasi, maka akan dilakukan pengaktifan kembali.

Agar Anda lebih aman dan nyaman saat bekerja, penting bagi Anda untuk memahami apa saja Tata Tertib Gojek (Tartibjek) yang berlaku saat ini. Di bawah ini merupakan daftar dari jenis-jenis pelanggaran yang ada Tartibjek. Nah, sebelum menyimak apa saja jenis pelanggarannya, pastikan dulu Anda sudah paham dengan skema lengkap Tartibjek di artikel "TATA TERTIB GOJEK (TARTIBJEK)", ya. Jenis pelanggaran sendiri dibedakan menjadi 2, yaitu pelanggaran yang didapat atas laporan dari Pelanggan, dan pelanggaran yang didapat karena terdeteksi dari sistem.

Laporan Pelanggan

TATA TERTIB GO-JEK

No	Jenis Pelanggaran yang dilaporkan Pelanggan	Tingkatan Pelanggaran
1	Berbicara kasar atau tidak sopan kepada pelanggan	Rendah
2	Meminta pelanggan untuk melakukan pembatalan order tanpa alasan yang jelas	Rendah
3	Terlambat menjemput pelanggan atau mengantarkan pesanan pelanggan	Rendah
4	Tidak menggunakan atribut resmi GO-JEK (helm dan jaket)	Rendah
5	Tidak memberikan masker wajah dan penutup kepala kepada pelanggan	Rendah
6	Hal-hal yang berhubungan dengan kendaraan/gear yang mengakibatkan ketidaknyamanan pada pelanggan (inconvenience). (contoh: helm kotor, mobil bau, dan mobil kotor)	Rendah
7	Memaksa pelanggan untuk melakukan top-up GO-PAY via driver yang membuat pelanggan tidak nyaman	Rendah
8	Memilih rute perjalanan yang salah	Rendah
9	Plat nomor kendaraan berbeda dengan yang tertera pada aplikasi	Rendah
10	Merusak barang pelanggan	Sedang

Terdeteksi Sistem

No	Jenis pelanggaran yang terdeteksi dari sistem	Tingkatan Pelanggaran
1	Driver terlalu banyak melakukan pembatalan order	Rendah
2	Alasan pembatalan order yang dipilih driver tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya	Rendah
3	Driver terdeteksi menjalankan order secara offline di bandara	Sedang
4	Menyelesaikan order yang tidak wajar	Maksimum Tinggi
5	Melakukan kecurangan ketika membayar order GO-FOOD atau GO-SHOP	Maksimum Tinggi
6	Menyelesaikan order yang tidak dijalankan	Maksimum Sangat Tinggi
7	Driver terindikasi melakukan kecurangan manipulasi system order	Maksimum Sangat Tinggi
8	Melakukan kecurangan dengan membuat order palsu/fiktif	Maksimum Sangat Tinggi

*Khusus Maksimum Tinggi dan Maksimum Sangat Tinggi

Tingkatan akan diberikan berdasarkan tingkat keparahan yang diakibatkan dari pelanggaran yang dilakukan oleh driver.

PENTING!

- Pengajuan banding paling lambat 14 hari setelah mendapatkan pesan pemberitahuan bahwa Anda melakukan pelanggaran
- Jika Anda tidak mengajukan banding setelah 14 hari, maka Kartu Pelanggaran akan tetap. Apabila Anda kembali melakukan pelanggaran

yang sama dengan sebelumnya/memiliki warna kartu sama, maka Kartu Pelanggaran akan bertambah

- Anda hanya bisa mengajukan banding dengan klik tombol ‘Ajukan banding di sini’ di artikel ‘Saya ingin mengajukan banding atas sanksi yang saya terima’ pada halaman ‘Bantuan’
- Anda cukup mengajukan banding 1 (satu) kali atas setiap sanksi yang Anda terima
- Untuk beberapa jenis pelanggaran, Anda masih dapat mengajukan banding meskipun Anda sudah berada di Tahapan Putus Mitra. Cara mengetahui apakah pelanggaran tersebut dapat dilakukan banding atau tidak, silakan lihat melalui pesan yang dikirim di aplikasi dan pastikan terdapat tombol “Banding” pada pesan tersebut
- Anda dapat membersihkan/mengembalikan semua tahapan sanksi dengan syarat tidak boleh melakukan pelanggaran selama 90 hari ke depan
- Keputusan hasil banding merupakan hak Gojek yang bersifat final

KODE ETIK MITRA 2W (Roda Dua)

Kode etik ini disusun sebagai panduan untuk membantu Mitra:

1. Memberikan pelayanan terbaik
2. Meningkatkan kepercayaan semua pihak
3. Melindungi dari tindakan kecurangan yang merugikan Mitra, penumpang, kepentingan umum dan Grab

NO	PELANGGARAN	SANKSI
Kebersihan Pengemudi dan Kendaraan		
1	Tidak berpenampilan sopan/bersih dan tidak memakai atribut helm dan jaket Grab	3 hari
2	Kendaraan yang digunakan dalam keadaan kotor	Verbal
3	Merokok di kendaraan pada saat membawa penumpang	3 hari

Komitmen Mitra		
4	Melakukan pembatalan terhadap pesanan yang menggunakan Corporate Booking (Grab for Work)	3 hari
5	Mengancam/mengintimidasi pihak manapun	3 hari
6	Memiliki aplikasi competitor	3 hari
7	Menggunakan aplikasi Grab yang berasal dari sumber yang tidak resmi/menggunakan aplikasi lain yang bisa mengganggu aplikasi Grab	7 hari
8	Menggunakan perangkat yang diubah tingkat keamanan dasarnya (contoh: Android Root/iOS Jailbreak)	7 hari
9	Menyebarkan data dan identitas penumpang melalui cara dan media apapun (contoh: online/cetak)	Dikeluarkan
10	Mencurangi/memanipulasi system Grab milik sendiri/orang lain untuk alasan apapun, termasuk untuk mendapatkan bonus/intensif	Dikeluarkan
Kualitas Layanan		
11	Standar layanan di bawah rata-rata (contoh: rating, penerimaan dan pembatalan)	3 hari
12	Mitra tidak menghubungi/tidak merespon/tidak dapat dihubungi penumpang	3 hari
13	Mitra meminta/membatalkan pesanan tanpa konfirmasi kepada penumpang tanpa alasan jelas dan kuat	3 hari
14	Mengambil pesanan/booking yang akan membutuhkan waktu lebih dari 30 menit menuju tempat penjemputan/akan terlambat lebih dari 30 menit tanpa pemberitahuan kepada penumpang	3 hari
15	Menekan "Mulai" sebelum waktunya	3 hari

16	Mitra melakukan tindakan di luar norma kesopanan, termasuk dengan maksud mengintimidasi/melecehkan secara rasis/secara seksusal pada saat melakukan perjalanan bersama penumpang, maupun setelah perjalanan	Dikeluarkan
Keamanan		
17	Perbedaan plat nomor kendaraan yang digunakan dengan yang tampil pada aplikasi	1 hari/sampai ganti
18	Perbedaan identitas mitra dengan indentitas pengemudi yang tampil pada aplikasi	Dikeluarkan
19	Menyebabkan penumpang cedera karena kelalaian atau perilaku yang disengaja (contoh: secara sengaja rem mendadak, menjalankan kendaraan sebelum penumpang naik atau turun dari kendaraan)	Dikeluarkan
20	Mengemudi dalam pengaruh alcohol atau NAPZA (Narkotika, Psikotropika, dan Zat Adiktif lainnya	Dikeluarkan
21	Melanggar peraturan lalu lintas atau ketertiban umum	Dikeluarkan
Kecurangan		
22	Menerima/menekan tombol selesai tanpa menjemput penumpang/mengambil pesanan	3 hari
23	Membatalkan pesanan/mematikan aplikasi Grab namun tetap mengantar penumpang/pesanan	5 hari
24	Tidak memberikan/menyalahgunakan potongan harga untuk penumpang yang menggunakan kode promo	5 hari
25	Meminta penambahan bayaran dailuar tarif yang tertera/ditentukan dari aplikasi Grab tanpa persetujuan penumpang	5 hari

26	Mengambil pesanan yang tidak sesuai dengan yang tertera di aplikasi Grab (contoh: pesanan dengan alamat yang tidak sesuai)	5 hari
27	Bertikai/bertengkar dengan mitra/pengemudi lain di depan penumpang/ditempat umum	7 hari
28	Tidak menginformasikan 21 hari sebelumnya kepada pihak Grab bahwa SIM dan KTP akan segera berakhir masa berlakunya/hilang	7 hari
29	Memiliki penumpang/pesanan langganan	Dikeluarkan
30	Melakukan pesanan sendiri dan menyelesaikan pesanan sendiri	Dikeluarkan
31	Membuat akun penumpang untuk keperluan pemesanan baik dikerjakan sendiri/oleh mitra Grab lain	Dikeluarkan
32	Melakukan jual beli akun Grab	Dikeluarkan
33	Mengambil/menahan/merusak secara sengaja/tidak apapun hak milik penumpang, baik yang tertinggal/dititipkan ke mitra	Dikeluarkan
34	Memprovokasi mitra lain untuk melakukan kegiatan yang dapat merugikan pihak lain, termasuk Grab (contoh: Anarkis, perusakan fasilitas, razia)	Dikeluarkan
35	Penumpang mengeluhkan/mengadu ke pihak berwajib (contoh: polisi)	Dikeluarkan
36	Menyebarkan informasi/berita yang tidak benar sehingga menimbulkan keresahan bagi mitra lain melalui cara apapun, termasuk melalui media (contoh: online/cetak)	Dikeluarkan
37	Melakukan tindak pidana terhadap siapapun	Dikeluarkan

BAB 4. PENUTUP

4.1 Kesimpulan

1. Status hukum sepeda motor dijadikan sebagai ojek online masih belum memiliki regulasi belum jelas karena sepeda motor bukan angkutan umum. Disebabkan karena sepeda motor dijadikan ojek online belum melakukan uji kelayakan
2. Suspend atau penghentian operasional sementara, Pasal 14 Permenhub 12/2019 mengatur sebagai berikut:

Perusahaan Aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra terhadap pengemudi. Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:

Jenis sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra, tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra, tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra, dan pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (suspend). Standar, operasional, dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja. Standar, operasional, dan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus disosialisasikan kepada mitra kerja oleh Perusahaan Aplikasi.

4.2 Saran

1. Indonesia belum memiliki Undang-undang tentang peraturan ojek online agar pengemudi ojek online mendapatkan payung hukum. Maka dari itu DPR RI memasukan Rancangan Undang-undang ojek online kedalam program legislatif tahunan supaya memberikan peluang guna pemberdayaan tenaga kerja di Indonesia agar dapat memberikan pemasukan ke Negara melalui pajak.
2. Pemilik perusahaan ojek online sebaiknya melakukan pembaruan sistem aplikasi satu pintu guna memperhatikan keselamatan,kenyamanan dan keamanan bagi konsumen ojek online.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur/Buku :

- Abdo, Edward. *Modern Motorcycle Technology*. Cengage Learning: Amerika. 2013.
- Adha, M. R. N. 2018. Analisis Dampak Adanya Ojek Online di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum. Medan. Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
- Admosudirjo, Parjudi. *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia. Jakarta, 2004.
- Annor, F. 2016. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Ojek Online (Go-Jek)*. Yogyakarta. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Azis, Rizka A. 2016. *Perlindungan Hak Konsumen Terkait Kenyamanan Keamanan dan Keselamatan Penumpang Transportasi Bus Kopaja*. Jakarta. Universitas Esa Unggul.
- Fauziah, Neneng. 2017. "Ojek dari Masa ke Masa Kajian secara manajemen Sumber Daya Manusia," dalam Jurnal AKP, Vol. 7, No. 1, Edisi Februari (2017), h. 38
- Finger, Matthias. Maxime Audouin. *The Governance of Smart Transportation Systems*. Switzerland: Springer. 2019.
- Fuady, Munir. *Teori Modernisasi Hukum: Aliran Hukum Kritis (Paradigma Ketidakberdayaan Hukum)*. Jakarta: Citra Aditya Bakti. 2003.
- Fuady, Munir. *Teori-Teori dalam Sosiologi Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup. 2011.
- Hadjon, Philipus M. dkk, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada Press Uneversity, Yogyakarta,2002.
- Ibrahim, J. 2008. *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang. Bayumedia Publishing.
- Marzuki, Peter M. 2016. *Penelitian hukum*. Jakarta. Kencana Prenada Media Group.
- Mattanang, Andi A, 2013. *Aspek Hukum Perjanjian Terhadap Jasa Angkutan Umum Darat*. Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, hlm 1.
- Miro, F. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan*

Praktisi. Jakarta. Erlangga.

Muktie, A. Fadjar. 2005. *Tipe Negara Hukum*. Malang: Bayumedia Publishing.

Ridwan, Juniarso dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Cetakan I. Nuansa. Bandung. 2010.

Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Jaringan Transportasi*. Graha Ilmu. Jakarta.

Salim, A. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.

Saputra, R. 2017. *Analisa Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Menuju Tempat Kerja Menggunakan Metode Analytic Hoerarchy Process*. Aceh. Jurnal Teknik Sipil.

Schiller, Preston L. Jeffrey Kenworthy. *An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planing and Implementation*. London and New York: Routledge Taylor and Francis Group. 2018.

Sunendar, Dadang. Dkk. *KBBI V (aplikasi)*. Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. 2016.

Sutomo, H. 2005. *Prioritas Angkutan Umum: Suatu Justifikasi, Makalah Seminar State Of The Art Angkutan Umum Perkotaan Di Indonesia*. Malang. Universitas Brawijaya.

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung. Penerbit ITB.

Tampubolo, Wahyu S. 2016. *Upaya Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Ditinjau dari Undang Undang Perlindungan Konsumen*. Labuhanbatu. Jurnal Ilmiah Advokasi.

Susilo, W. 2015. *Perlindungan Hukum Terhadap Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat*. Probolinggo. Fakultas Hukum Universitas Panca Marga.

Website :

<https://www.uber.com/en-GB/newsroom/history/> diakses di laman pada 19 Februari 2019, pukul 2:52 WIB

<http://megapolitan.kompas.com/read/2016/03/16/15062331/Taksi.Online.Tetap.Di.minta.Urus.Izin.Penyelenggaraan.Angkutan.Umum>, diakses tanggal 12 November 2017

<http://ekonomi.kompas.com/read/2017/03/24/090000126/ini.penjelasan.11.poin.revisi.pm.32.2016.tentang.taksi.online>.diakses tanggal 12 November 2017

<http://tekno.kompas.com/read/2016/04/20/17240267/Kemenhub.Keluarkan.Aturan.Transportasi.Berbasis.Aplikasi>, diakses tanggal 12 November 2017

<http://tekno.kompas.com/read/2016/04/21/08470037/Diam-diam.Kemenhub.Sudah.Terbitkan.Aturan.Taksi.Online.Ini.Poin-poinnya>, diakses tanggal 12 November 2017

<https://nasional.tempo.co/read/764998/kemenhub-terbitkan-aturan-perusahaan-aplikasi-transportasi>, diakses tanggal 12 November 2017

