

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP
KONSUMEN TRANSPORTASI BERBASIS
APLIKASI MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 11 TAHUN 2008¹**

Oleh: Timothy K. L. Tobing²

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kedudukan hukum transportasi berbasis aplikasi *online* di Indonesia dan bagaimana perlindungan hukum terhadap konsumen transportasi berbasis aplikasi menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Transaksi elektronik antara perusahaan angkutan umum dan konsumen dimulai ketika konsumen mendownload aplikasi jasa layanan angkutan umum tersebut maka syarat dan ketentuan yang diterapkan oleh perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini harus diikuti oleh para pengguna atau konsumen. Apabila dikemudian hari konsumen dirugikan oleh layanan tertentu yang diberikan perusahaan berbasis aplikasi tersebut maka konsumen tidak bisa berbuat apa-apa karena sudah terjadinya perjanjian antara konsumen dan perusahaan transportasi berbasis aplikasi tersebut ini tertuang dalam UU No. 11 Tahun 2008 Pasal 20 Ayat (1).tetapi ketika kewajiban dari perusahaan penyedia transportasi berbasis aplikasi ini tidak dilakukan maka bisa dilakukan dengan proses pengadilan sesuai dengan pasal 18 ayat (2) UU No.11 tahun 2008. 2. GoJek, Uber dan GrabCar bukan merupakan perusahaan angkutan umum karena tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan berdasarkan Pasal 173 UULLAJ. GoJek, Uber dan GrabCar hanya berstatus sebagai perseroan terbatas (PT) yang bergerak dalam bidang penyedia layanan aplikasi berbasis teknologi informasi (*online*) yang memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan umum yang bermitra dengan perusahaan penyelenggara angkutan umum resmi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Kata kunci: Perlindungan hukum, Konsumen, Transportasi berbasis aplikasi

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penulisan

Adanya fenomena transportasi berbasis aplikasi *online* ini erat berhubungan dengan kegiatan pengangkutan yang secara yuridis merujuk pada UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini jelas memberikan definisi tentang pengangkutan.Namun undang-undang tersebut tidak memberikan gambaran yang jelas mengenai transportasi yang bersifat *online* yang dihubungkan dengan Undang- Undang ITE sebagai wadah aplikasi *online* tersebut. Maka dari itu pemerintah dalam hal ini Kementrian Perhubungan membahas suatu permasalahan yang muncul karena adanya perkembangan teknologi yang dikaitkan dengan aplikasi *online*. Maka dari itu Kementrian Perhubungan membuat suatu peraturan yang tujuannya untuk membuat gambaran yang jelas tentang transportasi berbasis aplikasi tersebut dan juga memberikan ketentuan-ketentuan dan payung hukum terhadap transportasi berbasis aplikasi ini dengan mengeluarkan Peraturan Kementrian Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016.

Di dalam dunia akademisi maupun praktisi hukum bahwa “hukum selalu tertinggal dari perkembangan masyarakatnya” atau “perkembangan masyarakat selalu berada satu atau lebih langkah didepan hukum yang ada”. Kontroversi yang muncul dalam kasus transportasi berbasis aplikasi dengan Menteri Perhubungan Republik Indonesia merupakan bukti nyata dengan membuat suatu peraturan yang berasal dari Kementrian Perhubungan. Benarlah jika dikatakan bahwa perkembangan masyarakat akan selalu menerbitkan benturan kepentingan,baik benturan kepentingan antar anggota masyarakat, antar kelompok masyarakat, hingga benturan kepentingan antar negara merupakan asal usul dari kelahiran hukum. Sesuai dengan fungsinya, hukum menjadi katalisator atas berbagai benturan kepentingan yang ada dalam masyarakat. L. J. Van Apeldoorn menyatakan dalam *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* bahwa tujuan hukum adalah

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Ronny A. Maramis, SH, MH; Fonnyke Pongkorung, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 13071101593

mengatur pergaulan hidup secara damai.³ Mochtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa tujuan hukum adalah ketertiban sebagai syarat pokok (fundamental) serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya.⁴ Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi *online* setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya, seperti Driver Go-Jek, Grab. hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan transportasi umum *online* dengan pengguna jasa, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

Sesuai dengan bunyi ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (disingkat UUD NRI), secara konstitusional negara Indonesia adalah negara hukum. Negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Paham negara hukum sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 1 ayat (3) UUD NRI berkaitan erat dengan paham negara kesejahteraan (*welfare state*) atau paham negara hukum materiil sesuai dengan bunyi alinea keempat Pembukaan dan ketentuan Pasal 34 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.⁵ Penyelesaian hukum atas kontroversi yang ada di dalam masyarakat, termasuk kontroversi di seputar transportasi *online* wajib diselesaikan sesuai dengan hukum yang berlaku di negara tersebut.

Saat ini dengan cepatnya perkembangan teknologi informasi telah membuat proses dan strategis bisnis transportasi umum berubah

dengan cepat. Tidak ada lagi manajemen perusahaan yang tidak peduli dengan persaingan produk dari rival bisnisnya, Penggunaan perangkat teknologi informasi sudah menjadi keharusan bagi perusahaan transportasi umum, yang dapat dilihat dari anggaran belanja sampai dengan implementasi teknologi informasi di sebuah perusahaan. Teknologi informasi sudah dipandang sebagai salah satu senjata untuk bersaing di kompetisi global, kecenderungan ini terlihat dari tidak digunakannya lagi teknologi informasi sebagai pelengkap dari proses bisnis perusahaan transportasi umum *online*, namun teknologi informasi dijadikan sebagai bagian dari proses bisnisnya⁶.

Layanan teknologi informasi memainkan peran penting dalam mengubah hubungan penyedia layanan transportasi umum dengan lingkungannya. Di masa lalu, pengguna layanan transportasi bukan merupakan perhatian utama dari layanan teknologi informasi. namun, pengguna transportasi umum *online* menjadi semakin penting artinya dan akan menjadi fokus utama bagi sebagian besar penyedia transportasi umum *online* di masa mendatang. Seluruh antarmuka transaksi dari pengguna layanan hingga pemasok hingga pemerintah dan pihak lainnya terkena dampak dari diterimanya transaksi elektronik secara luas.

Penerapan Transaksi elektronik dewasa ini sudah digunakan berbagai bidang usaha salah satunya transportasi umum. Penerapan transaksi elektronik pada sistem transportasi di Indonesia merupakan hal baru yang memberikan dampak positif dan negatif pada saat bersamaan.

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

³ L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh Oetarid Sadino. Jakarta: Pradnya Paramita. Hlm.10.

⁴ Mochtar Kusumaatmadja, dalam Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty. Hlm. 74-75.

⁵ Tim Penyusun Revisi *Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Latar Belakang, Proses, dan Hasil Pembahasan 1999-2002, Buku II Sendi-Sendi/Fundamen Negara*. Edisi Revisi. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi. Hlm. 63.

⁶ www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123 (diakses pada tanggal 29 maret 2017 Pukul 15:00)

efisiensi bagi pengguna layanan transportasi umum *online* tersebut.

Beberapa contoh penyedia layanan transportasi umum transportasi umum berbasis aplikasi *online* di Indonesia adalah⁷ :

1. Go-Jek : menawarkan layanan transportasi ojek, mengirim makanan dan, atau kurir dengan tarif per kilometer
2. Grabbike : Secara operasi, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi
3. Grabtaxi : GrabTaxi menggandeng beberapa mitra sopir dan penyedia layanan transportasi umum taksi yang pemesanannya menggunakan aplikasi
4. Uber : Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi taksi melalui aplikasi. Tujuannya membuat penumpang lebih mudah mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang
5. Blue Bird Taxi Mobile Reservation :Penyedia layanan transportasi umum taxi konvensional yang sedang beralih kepada transportasi umum *online*

Di sisi lain transportasi umum *online* masih menjadi pusat perhatian belakangan ini dikarenakan dalam menjalankan kegiatan usahanya dinilai masih belum memiliki payung hukum yang jelas dan dianggap ilegal, salah satunya penyedia layanan transportasi umum pelayanan taksi aplikasi uber dan grab, menurut Kepala dinas perhubungan DKI Jakarta, Benjamin Bukit mengatakan, Taksi mempunyai kekhususan, yakni harus punya badan hukum, baik itu PT ataupun koperasi. Lalu harus mempunyai uji kelayakan jalan (“KIR”). Ada izin operasi, izin usaha, punya mahkota, argo, dan logo. Taksi *online* tidak mempunyai ini⁸, menurut Pasal 173 ayat (1) UU 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (yang selanjutnya disebut dengan UULAJ).

Penyedia layanan transportasi umum angkutan umum yang menyelenggarakan

angkutan orang dan / atau barang wajib memiliki:⁹

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ atau
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Penjelasan Pasal diatas secara tidak langsung menyatakan beberapa layanan Transportasi umum *online* dinilai illegal dimata hukum, padahal seharusnya kemajuan teknologi tidak dapat dihentikan serta tidak boleh juga bertentangan dengan hukum positif yang ada. Untuk tujuan memperjelas kedudukan transportasi umum *online* serta perlindungan konsumen transportasi berbasis aplikasi inilah yang menjadi dasar dilakukan penelitian dalam skripsi yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Transportasi Berbasis Aplikasi Menurut UU No. 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik (yang selanjutnya disebut dengan UU ITE)”

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Kedudukan HukumTransportasi Berbasis aplikasi *online* di Indonesia?
2. Bagaimana Perlindungan Hukum terhadap Konsumen transportasi berbasis aplikasi menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 ?

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah penelitian kepustakaan (*Library research*) yang dilakukan dengan cara mengkaji dan menelaah berbagai dokumen baik berupa buku atau tulisan yang berkaitan dengan perlindungan hukum bagi konsumen transportasi *online* menurut Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

PEMBAHASAN

A. Kedudukan Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi *Online* Di Indonesia

⁷ <http://www.hukumonline.com/contoh-penyedia-layanan-transportasi-umum/12334> (diakses pada tanggal 29 Maret 2017)

⁸ <http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/19/inilah-penyebab-taksi-uber-dianggap-ilegal-di-jakarta>(diakses pada tanggal 29 Desember 2016,Pukul 17:00)

⁹ <http://hukumonline.com/klinik/detail/lt557d/persyaratan-izin-penyelenggaraan-angkutan-barang>(diakses pada tanggal 29 Desember 2016.Pukul 17:10)

Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, kemudian pada Pasal 47 ayat (2), kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus, kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum¹⁰.

Berdasarkan Pasal 1 poin ke-10 UU LLAJ, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran, ojek sendiri merupakan jasa transportasi menggunakan sepeda motor dan dengan dipungut bayaran, dengan membandingkan dua hal di atas maka seharusnya dapatlah kita simpulkan bahwa Ojek merupakan kendaraan bermotor umum

Akan tetapi, permasalahan utamanya justru terletak pada kendaraan itu sendiri, yaitu sepeda motor. Sepeda motor dinilai tidak sesuai dengan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama. Bahkan ojek tidak termasuk dalam angkutan umum yang terdapat dalam UU No 22 Tahun 2009 (menurut Djoko Setijowarno, Pengamat Transportasi Universitas Atma Jaya)¹¹.

Pendapat dari Djoko Soetijowarno tidaklah salah, namun juga tidak benar seluruhnya. UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang tidak menyebutkan dengan jelas bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum, tetapi dalam UU tersebut juga tidak terdapat larangan mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Contohnya yaitu Pasal 137 ayat (2), "Angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus."¹²

Ojek, telah ada di masyarakat Indonesia sejak lama dan pada hakekatnya merupakan sebuah usaha perorangan dari tukang ojek untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Keberadaan PT Gojek sendiri ialah memberikan fasilitas berupa aplikasi Gojek, jaket dan helm yang memudahkan tukang ojek dalam

melaksanakan usahanya. Dalam situsnya, www.go-jek.com, mereka sendiri menyatakan bahwa "Gojek adalah perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi Ojek". Gojek bermitra dengan para pengendara ojek yang telah berpengalaman untuk menjalankan usahanya. Oleh karena itu, jika di cermati, keberadaan Ojek dan PT Gojek sesungguhnya merupakan 2 hal yang berbeda, driver Gojek tidak menerima perintah kerja dari PT Gojek, tetapi dari pelanggan ojek dan dikerjakan secara pribadi seperti halnya tukang ojek pada umumnya.

Hubungan kerja yang ada antara PT Gojek dan Driver Gojek bukanlah hubungan buruh dan majikannya sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1601 dan Pasal 1602 KUHPPerdata. Saat ini PT Gojek juga telah mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) sebagaimana yang diamanatkan oleh peraturan menteri perdagangan. Sehingga, Gojek pun juga turut membayar pajak pada pemerintah sejak awal tahun 2016.

Kekhawatiran mungkin timbul karena begitu banyaknya Driver Gojek dan mereka menggunakan kendaraannya sendiri (tidak disediakan oleh Gojek). Dengan demikian PT Gojek sebenarnya tidak menyelenggarakan jasa transportasi. Pasal 201 ayat (2) UU No 22 Tahun 2009 menyebutkan, "Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi untuk memudahkan pendeteksian kejadian kejahatan di Kendaraan Bermotor."¹³, driver Gojek dibekali dengan smartphone, dan dalam aplikasi Gojek itu sendiri terdapat GPS yang melacak keberadaan Driver, sehingga ketentuan Pasal 201 ayat (2) telah terpenuhi.¹⁴

Sekalipun Gojek belum memiliki pengaturan yang jelas, perusahaan ini tetap diijinkan berjalan, karena dampak positif yang ditimbulkannya sangat besar. Walaupun sempat diberitakan soal adanya larangan bagi taksi dan ojek online namun transportasi umum berbasis aplikasi online dinyatakan tetap dapat beroperasi oleh Menteri Perhubungan seperti yang tertuang dalam Permenhub 26 Tahun 2017. Surat ini ditandatangani oleh Menteri Perhubungan. Selain ditujukan kepada

¹⁰ Pasal 47 Angka 1 dan Angka 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,

¹¹ <http://www.sindikat.co.id/blog/gojek-tidak-sesuai-dengan-peraturan-illegal-kah>, (diakses Februari 2017)

¹² Pasal 137 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

¹³ Ibid, Pasal 201

¹⁴ <http://www.sindikat.co.id/blog/gojek-tidak-sesuai-dengan-peraturan-illegal-kah>, (diakses pada tanggal 27 Februari 2017)

Kepolisian RI, surat ini juga ditembuskan kepada Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Republik Indonesia, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, serta Gubernur, Kapolda, Korlantas, Dirjen Perhubungan Darat dan Ketua Umum DPP Organda, akan tetapi kemudian Ignasius Jonan membatalkan surat tersebut dan menyatakan bahwa jasa transportasi online dan layanan sejenisnya dipersilakan untuk beroperasi sebagai solusi sampai transportasi publik dapat terpenuhi dengan layak.

Jika dicermati dari isi surat ini, sebenarnya surat tersebut berisikan pemberitahuan kepada instansi-instansi yang disebutkan di atas bahwa taksi maupun ojek online dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum karena tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("UU LLAJ") dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan ("PP 74/2014")

B. Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Transportasi Berbasis Aplikasi Menurut UU No. 11 Tahun 2008

Fenomena usaha transportasi berbasis aplikasi melalui media internet seperti Go-Jek, Grab Car, Uber dan sebagainya merupakan bentuk perkembangan baru atas usaha transportasi jalan yang ada. Demikian pula perjanjian transportasi *online* yang juga berlaku sebagai perkembangan baru (inovasi) dari perjanjian pengangkutan konvensional. Berdasarkan fakta yang ada, bentuk perjanjian pengangkutan orang dan/atau barang secara konvensional adalah tertulis, yakni 'tinta dan kertas'. Dalam hal ini pembedaannya adalah bahwa perjanjian transportasi *online* merupakan kontrak elektronik, yaitu suatu perjanjian yang dibuat melalui serangkaian perangkat dan prosedur elektronik. Dengan demikian, perjanjian transportasi berbasis aplikasi merupakan sebuah inovasi yang berasal dari sintesis antara UU No. 22 Tahun 2009 dengan UU No. 11 Tahun 2008.

Transaksi elektronik antara perusahaan angkutan umum dan konsumen/pengguna jasa sudah dimulai ketika konsumen atau pengguna *men-download* aplikasi jasa layanan angkutan umum tertentu. Dalam proses instalasi, calon konsumen diminta untuk memberi pilihan

setuju atau tidak setuju pada syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum. Apabila calon konsumen memencat tombol setuju, pada saat itulah kontrak elektronik lahir¹⁵. Ini adalah tahapan penting yang seringkali dilewati oleh *peng-install* aplikasi, di mana calon konsumen belum sepenuhnya paham dan membaca secara teliti syarat dan ketentuan jasa angkutan umum yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum. Apabila di kemudian hari konsumen dirugikan oleh layanan tertentu yang diberikan oleh perusahaan angkutan umum, di mana berdasarkan syarat dan ketentuan yang ditetapkan, perusahaan angkutan umum memiliki dasar untuk melepaskan diri dari tanggung jawab, maka konsumen tidak dapat berbuat apa-apa. Ketidaktelitian konsumen dalam membaca syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum menjadi tanggungjawab sepenuhnya dari konsumen.

Keabsahan dari perikatan yang muncul sebagai konsekuensi dari pilihan setuju atas syarat dan ketentuan yang ada pada saat proses instalasi dapat dikaji dari aspek hukum perjanjian yang secara umum telah dijabarkan pada bahasan yang lalu. Dalam hal ini yang patut diperhatikan, bahwa setiap transaksi elektroniknya yang melibatkan pengirim dan penerima informasi elektronik memiliki akibat hukum masing-masing. Menurut ajaran yang lazim dianut dewasa ini, perjanjian harus dianggap lahir pada saat pihak yang melakukan penawaran menerima jawaban yang termaktub dalam surat tersebut, sebab detik itulah itulah yang dianggap sebagai detik lahirnya kesepakatan.¹⁶ Menurut Subekti, kemungkinan dimana seseorang yang memberikan jawaban atas penawaran tidak membaca surat penawaran, itu menjadi tanggungannya sendiri, di mana menurut hukum dianggap sepantasnya membaca surat-surat penawaran yang diterimanya dalam waktu sesingkat-singkatnya. Secara hukum, alasan tidak atau belum membaca isi perjanjian tidak dapat mengakibatkan batalnya suatu perjanjian. Itulah mengapa ketelitian dalam membaca

¹⁵ M. Arsyad Sanusi, E-Commerce Hukum dan Solusinya, Cet I, (Bandung: PT. Mizan Grafika Sarana, 2001) hal. 63-64

¹⁶ Subekti. *Op. Cit.* Hlm.28

syarat-syarat perjanjian yang ditawarkan oleh pihak lain menjadi syarat mutlak.

Apa yang dikemukakan oleh Subekti mengenai teori penawaran dan penerimaan yang menjadi dasar dari momentum lahirnya perjanjian rupanya telah diadopsi oleh UU No. 11 Tahun 2008. Pasal 20 ayat (1) UU No. 11 Tahun 2008 menggariskan bahwa kecuali ditentukan lain oleh para pihak, transaksi elektronik terjadi pada saat penawaran transaksi yang dikirim pengirim telah diterima dan disetujui penerima. Persetujuan atas penawaran transaksi elektronik tersebut harus dilakukan dengan pernyataan penerimaan secara elektronik (*vide* Pasal 20 ayat (2) UU No. 11 Tahun 2008. Menurut hemat penulis, aplikasi yang digunakan oleh GoJek, GrabCar dan Uber sebagaimana di atas telah memenuhi dan telah menerapkan teori penawaran dan penerimaan yang menjadi dasar dari momentum lahirnya perjanjian, sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 20 UU No.11 Tahun 2008¹⁷.

Suatu perjanjian yang sah wajib dibuat dengan memenuhi syarat subjektif dan syarat objektif, di mana hal ini telah dibahas sebelumnya. Syarat subjektif berhubungan erat dengan subjek hukum dan jika dikaitkan dengan perjanjian pengangkutan melalui media internet, subjek hukum itu adalah perusahaan angkutan umum dan konsumen atau pengguna jasa angkutan. Dalam konteks UU No. 11 Tahun 2008, perusahaan angkutan umum dan konsumen atau pengguna jasa angkutan secara timbal balik saling mengirim dan menerima informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik.

Syarat subjektif perjanjian di antaranya berisi identitas subjek hukum perjanjian. Jika mengacu pada contoh proses pengikatan perjanjian yang berlaku di GrabCar dan Go-Jek, calon konsumen diwajibkan untuk mengisi tabel atau isian berupa nama, alamat, nomor telepon, pekerjaan, alamat email, dan seterusnya. Setelah tabel atau isian tersebut sudah terisi, calon konsumen harus memencettombol 'daftar'. Ketika tahapan ini terpenuhi, syarat subjektif berupa rincian identitas subjek hukum sudah melekat pada

transaksi elektronik yang sedang dilakukan¹⁸. Rincian identitas sebagai syarat subjektif harus dibuat sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Pasal 6 UU No. 11 Tahun 2008 menggariskan bahwa informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik dianggap sah sepanjang informasi yang tercantum di dalamnya dapat diakses, ditampilkan, dijamin keutuhannya, dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga menerangkan suatu keadaan.

Syarat selanjutnya setelah syarat subjektif adalah syarat objektif, di mana syarat ini berkaitan langsung dengan perjanjian pengangkutan. Pilihan ikon layanan, penentuan lokasi penjemputan dan lokasi tujuan, serta pilihan pengemudi (*driver*) sudah masuk pada penentuan prestasi atau objek perjanjian pengangkutan. Ketika tahapan ini sudah terlewati, saat itu pula hak dan kewajiban perusahaan angkutan umum dan konsumen atau pengguna jasa mulai berlaku secara sah. Untuk melindungi hak-hak konsumen, penentuan hak dan kewajiban atas jasa atau layanan angkutan oleh perusahaan angkutan umum harus dibuat sejelas dan sedetail mungkin. Pasal 9 UU No. 11 Tahun 2008 menentukan secara imperatif bahwa pelaku usaha yang menawarkan produk melalui sistem elektronik harus menyediakan informasi yang lengkap dan benar berkaitan dengan syarat kontrak, produsen, dan produk yang ditawarkan.

Ketika perjanjian pengangkutan yang dilakukan melalui media *internet* sudah disepakati oleh para pihak, dengan prosedur-prosedur yang ditentukan oleh perusahaan angkutan umum dalam syarat dan ketentuan, pada saat itu muncul hak dan kewajiban bagi para pihak (perusahaan angkutan umum dan konsumen) yang berlaku mengikat sebagaimana ketentuan undang-undang(Pasal 1338 BW). Hak dan Kewajiban itu tertuang dalam kontrak elektronik. Ketentuan Pasal 1338 BW diadopsi oleh Pasal 18 ayat (1) UU No. 11 Tahun 2008 yang menyatakan bahwa transaksi elektronik yang dituangkan ke dalam kontrak elektronik mengikat para pihak. Perikatan mana

¹⁷ Pasal 20 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

¹⁸ Mariam Darus Badzrulaman, *Hukum Perjanjian*(Bandung : 1981).

yang tidak hanya bersumber dari perjanjian, tetapi juga lahir dari undang-undang¹⁹.

Kewajiban dari perusahaan transportasi berbasis aplikasi *online* seperti Go-Jek, GoCar, Uber terletak pada penggunaan informasi dan sistem elektronik. Dengan informasi dan sistem elektronik tersebut, perusahaan angkutan umum menjaring sejumlah konsumen yang selanjutnya akan membangun hubungan hukum dengan menggunakan transaksi elektronik. Ketentuan Pasal 16 ayat (1) UU No. 11 Tahun 2008 menentukan bahwa sepanjang tidak ditentukan lain oleh undang-undang tersendiri, setiap penyelenggara sistem elektronik wajib mengoperasikan sistem elektronik yang memenuhi persyaratan minimum sebagai berikut.

- a. Dapat menampilkan kembali informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik secara utuh sesuai dengan masa retensi yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan.
- b. Dapat melindungi ketersediaan, keutuhan, keotentikan, kerahasiaan, dan keteraksesan informasi elektronik dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut.
- c. Dapat beroperasi sesuai dengan prosedur atau petunjuk dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut.
- d. Dilengkapi dengan prosedur atau petunjuk yang diumumkan dengan bahasa, informasi, atau simbol yang dapat dipahami oleh pihak yang bersangkutan dengan penyelenggaraan sistem elektronik tersebut.
- e. Memiliki mekanisme yang berkelanjutan untuk menjaga kebaruan, kejelasan, dan kebertanggungjawaban prosedur atau petunjuk.

Salah satu unsur penting yang diatur dalam kontrak, termasuk kontrak elektronik adalah mengenai forum penyelesaian sengketa, yang pada umumnya diletakkan pada bagian akhir kontrak, tepatnya sebelum bagian penutup. Pencantuman klausul forum penyelesaian sengketa dibuat sebagai langkah antisipatif atas kemungkinan tidak terlaksananya klausul-klausul tertentu di dalam kontrak (wanprestasi). Salah satu klausul yang berisi forum

penyelesaian sengketa adalah masalah pilihan hukum atau pilihan yurisdiksi.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bahwa transaksi elektronik antara perusahaan angkutan umum dan konsumen dimulai ketika konsumen mendownload aplikasi jasa layanan angkutan umum tersebut maka syarat dan ketentuan yang diterapkan oleh perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini harus diikuti oleh para pengguna atau konsumen. Apabila dikemudian hari konsumen dirugikan oleh layanan tertentu yang diberikan perusahaan berbasis aplikasi tersebut maka konsumen tidak bisa berbuat apa-apa karena sudah terjadinya perjanjian antara konsumen dan perusahaan transportasi berbasis aplikasi tersebut ini tertuang dalam UU No. 11 Tahun 2008 Pasal 20 Ayat (1).tetapi ketika kewajiban dari perusahaan penyedia transportasi berbasis aplikasi ini tidak dilakukan maka bisa dilakukan dengan proses pengadilan sesuai dengan pasal 18 ayat (2) UU No.11 tahun 2008.
2. GoJek, Uber dan GrabCar bukan merupakan perusahaan angkutan umum karena tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan berdasarkan Pasal 173 UULLAJ. GoJek, Uber dan GrabCar hanya berstatus sebagai perseroan terbatas (PT) yang bergerak dalam bidang penyedia layanan aplikasi berbasis teknologi informasi (*online*) yang memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan umum yang bermitra dengan perusahaan penyelenggara angkutan umum resmi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

B. Saran

1. Hendaknya konsumen membaca dengan teliti syarat dan ketentuan yang tertera pada aplikasi transportasi umum tersebut sehingga konsumen tidak merasa dirugikan jika terjadi sesuatu yang sudah ada tertera di syarat dan ketentuan tersebut. Tetapi apabila hak konsumen dilanggar karena

¹⁹ Andika Wijaya, Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online (Surabaya: Sinar Grafika,2016),h.8-10.

merasa dirugikan oleh driver transportasi berbasis aplikasi tersebut maka bisa dilaporkan kepada perusahaan penyedia transportasi tersebut. Apabila juga tidak ditanggapi secara tepat dan cepat maka salah satu jalan terakhir adalah melalui upaya pengadilan.

2. Sebagai angkutan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi(*online*), baik Koperasi maupun Gojek, Uber dan GrabCar harus segera menyesuaikan diri dengan peraturan yang sudah ada, yaitu Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek hingga batas waktu yang diberikan oleh pemerintah, agar tidak terjadi lagi kekisruhan terkait legalitasnya sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum dan perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi (Go-Jek, Uber dan GrabCar).

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan*, Inggris-Indonesia, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982
- H.M.N. Purwosutipjo, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta
<http://hukumonline.com/klinik/detail/lt557d/persyaratan-izin-penyelenggaraan-angkutan-barang>(diakses pada tanggal 29 Desember 2016.Pukul 17:10)
- <http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/19/inilah-penyebab-taksi-uber-dianggap-ilegal-di-jakarta>(diakses pada tanggal 29 Desember 2016,Pukul 17:00)
- L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh OetaridSadino. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti,Bandung,2004
- MochtarKusumaatmadja,dalam SudiknoMertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty
- PM No. 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- SetiawanWidagdo, *Kamus Hukum*,PT. Prestasi Pustaka,Jakarta,2012
- Tim Penyusun Revisi *Naskah Komprehensif Perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Latar Belakang, Proses, dan Hasil Pembahasan 1999-2002, Buku II Sendi-Sendi/Fundamen Negara*. Edisi Revisi. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi.
- www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123 (diakses pada tanggal 29 maret 2017 Pukul 15:00)
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, Penerbit PT. Intermasa,Bandung,2003
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi dan Elektronik
- Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen