



## PERTANGGUNGJAWABAN PT GO-JEK INDONESIA TERHADAP PELAKSANAAN PENGANGKUTAN PENUMPANG

Canggih Chandriana\*, Rinitami Njatrijani, Suradi  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
Email : [canggihchandriana1@gmail.com](mailto:canggihchandriana1@gmail.com)

### ABSTRAK

PT GO-JEK adalah perusahaan jasa layanan berbasis aplikasi yang menyediakan aplikasi yang didalamnya terdapat layanan untuk memesan ojek. Namun PT GO-JEK yang menggunakan sepeda motor sebagai alat angkutnya belum memiliki payung hukum yang pasti. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan tidak menyebutkan sepeda motor sebagai Kendaraan Bermotor Umum. Permasalahan dari fenomena ini adalah pengaturan angkutan yang bekerjasama dengan layanan berbasis aplikasi di Indonesia dan terkait dengan tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan jasa berbasis aplikasi dalam mewujudkan keselamatan dalam pelaksanaan pengangkutan penumpang. Berdasarkan penelitian, kegiatan yang dilakukan oleh PT GO-JEK tidak sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan karena sepeda motor tidak termasuk Kendaraan Bermotor Umum. PT GO-JEK Indonesia juga harus mematuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan jasa aplikasi sebenarnya hanya sebatas mengenai penggunaan aplikasi. Perlu adanya revisi terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 ayat (3) agar sepeda motor masuk ke dalam jenis Kendaraan Bermotor Umum.

**Kata Kunci : GO-JEK, Tanggung Jawab, Kendaraan Bermotor Umum**

### ABSTRACT

*PT GO-JEK is a service company that provides application-based service applications in it there is a service to order an ojek. But PT GO-JEK who use motorcycles as a tool to another don't have the legality of the law. In Act Number 22 of 2009 about Traffic and Road Transport and Government Regulation Number 74 by 2014 on Road Transport don't mention motorbikes as motor vehicles. The problem of this phenomenon is the transport arrangements in collaboration with application-based service in Indonesia and the related responsibility of PT GO-JEK Indonesia company service-based applications in realizing safety in the performance of the carriage of passenger. Research activities conducted by PT GO-JEK Indonesia doesn't comply with the provisions of Act Number 22 of 2009 about Traffic and Road Transport as well as government regulation number 74 by 2014 about Road Transport because motorcycle doesn't include a motor vehicle. PT GO-JEK Indonesia must also comply with the regulations of the Minister of Transportation Number 32 by 2016 about Organizing the Transport of people with a common motor vehicle not in the Routes. The responsibility of PT GO-JEK Indonesia as the actual application service company only as about the use of the application. Need for revision of Act number 22 of 2009 about Traffic and Road Transport on article 47 paragraph (3) in order to make the bike go in to kind of a motor vehicle.*

*Keyword: GO-JEK, Responsibility, Public Motor Vehicle*

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perkembangan teknologi dewasa ini semakin pesat. Dengan berkembangnya teknologi juga memberikan dampak terhadap kemajuan di berbagai aspek kehidupan, antara lain dalam bidang ekonomi dan transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah perkotaan. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Berbicara mengenai jasa transportasi yang efektif dan efisien di Indonesia terdapat jasa transportasi berupa ojek. Ojek merupakan terobosan dari alat transportasi yang kemunculannya sudah sejak lama karena masyarakat memang sangat membutuhkan jasa ojek

ini. Ojek menggunakan alat transportasi roda dua sebagai penunjang kegiatannya. Meskipun tidak diatur dalam Undang-Undang ojek ini berkembang pesat di Indonesia baik di kota besar maupun di daerah. Ojek masih bertahan sampai saat ini walaupun pemerintah maupun pihak swasta telah memberikan alat transportasi yang lebih canggih dan lebih nyaman, namun eksistensi ojek masih populer dikalangan masyarakat luas.

Seiring perkembangan zaman yang diikuti dengan berkembang pesatnya teknologi, ada terobosan atau inovasi dari anak bangsa yang menggabungkan teknologi dengan ojek. Inilah awal mula munculnya GO-JEK di Indonesia. Dengan teknologi sebagai partner ojek, hasilnya sangat mempermudah masyarakat dalam pemesanan GO-JEK. Sehingga animo masyarakat untuk menggunakan jasa GO-JEK. Karena GO-JEK ini merupakan ojek berbasis aplikasi maka sangat mudah bagi masyarakat untuk melakukan pemesanan. Selain mudah dalam pemesanan, kelebihan GO-JEK dibandingkan dengan ojek biasa adalah tarifnya yang begitu murah karena tarif sudah ditentukan oleh PT GO-JEK Indonesia. Artinya tidak akan ada driver yang mempermainkan tarif. Dengan berbagai keuntungan yang ditawarkan GO-JEK, sekarang semakin menjadi primadona masyarakat dan driver GO-JEKpun sekarang

sudah mencapai ribuan. Karena GO-JEK tidak hanya memberikan keuntungan bagi pengguna jasanya tetapi juga memberikan keuntungan kepada para drivernya.

Dengan berkembangnya GO-JEK, terdapat pro dan kontra tentang legalitas GO-JEK sebagai alat transportasi publik. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang tidak disebutkan bahwa roda dua tidak dapat dijadikan sebagai alat transportasi publik. Bahkan Menteri Perhubungan sempat melarang beredarnya GO-JEK dengan alasan tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, namun tidak lama setelah membuat pernyataan tersebut kemudian Menteri Perhubungan mencabut pelarangan beredarnya GO-JEK selama pemerintah belum mampu memberikan alat transportasi publik yang efisien.

Pemerintah telah mengeluarkan mengenai pengaturan terhadap angkutan umum yang menggunakan aplikasi melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Di dalamnya terdapat beberapa ketentuan yang harus dipatuhi atau dipenuhi perusahaan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Memahami resiko yang ditimbulkan, pihak GO-JEK akhirnya melakukan perlindungan untuk melindungi para pengguna khususnya pengguna layanan Go-Ride. GO-JEK menggandeng Allianz yang merupakan perusahaan asuransi swasta guna memberikan kepastian kepada para pengguna layanan Go-Ride apabila terjadi peristiwa yang tidak diinginkan. Namun ketentuan asuransi yang diberikan GO-JEK ini tidak sesuai dengan apa yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan RI No.36&37/PMK.010/2008 Tanggal 26 Februari 2008, besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat/laut/udara.

## B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan mengenai angkutan yang bekerjasama dengan perusahaan layanan berbasis aplikasi di Indonesia?
2. Bagaimana tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan berbasis aplikasi di bidang pengangkutan dengan menggunakan ojek sebagai mitra angkutannya terhadap penumpang?

## C. Tujuan

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan ini adalah untuk :

1. Mengetahui pengaturan angkutan yang bekerjasama dengan perusahaan layanan berbasis aplikasi di Indonesia.

2. Mengetahui tanggung jawab oleh PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan berbasis aplikasi dalam mewujudkan keselamatan penumpang dalam pelaksanaan pengangkutan.

## II. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis normatif. Penelitian hukum dengan pendekatan yuridis normatif melihat hukum dikonsepsikan apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas. Data yang digunakan dalam penelitian yuridis normatif adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi dan peraturan perundang-undangan terkait.

Pengkajian dalam penulisan hukum ini diawali dengan mengumpulkan segala ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah pengaturan mengenai perusahaan layanan berbasis aplikasi, pengaturan mengenai angkutan umum publik serta pengaturan mengenai tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia dalam menjaga keselamatan penumpang. Pendekatan yuridis

normatif digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan berbasis aplikasi di bidang pengangkutan terhadap keselamatan penumpang.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan keadaan dari obyek yang diteliti dan sejumlah faktor-faktor yang mempengaruhi data yang diperoleh itu dikumpulkan, disusun, dijelaskan kemudian dianalisis. Penelitian deskriptif, adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan tentang suatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu.<sup>1</sup>

Penelitian yang bersifat deskriptif analitis ini bertujuan agar hasil penelitian yang diperoleh dapat memberikan gambaran mengenai tanggung jawab PT. GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan layanan berbasis aplikasi di bidang pengangkutan dalam pelaksanaan pengangkutan penumpang, serta permasalahannya dan menganalisis data yang diperoleh dalam penelitian sehingga dapat diambil kesimpulan yang bersifat umum.

Dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Dalam menggunakan bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan, peneliti

---

<sup>1</sup> Soejono Soekanto, Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, halaman 6.

bukan saja melihat kepada bentuk peraturan perundang-undangan saja, melainkan juga menelaah materi muatannya.<sup>2</sup> Beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tanggung jawab PT GO-JEK Indonesia terhadap keselamatan penumpang antara lain KUHD, KUH Perdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/Pmk.010/2008 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut Dan Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Sedangkan data sekunder didapat dari buku, penelitian mengenai GO-JEK yang pernah dilakukan dan dari FAQ yang berasal dari website resmi PT. GO-JEK Indonesia.

Analisis data merupakan kegiatan pengkajian terhadap

hasil pengolahan data untuk menarik kesimpulan dari penelitian, studi kepustakaan yang dikumpulkan, diidentifikasi, dihubungkan kemudian dianalisis sehingga menjadi data pembahasan yang strategis dan terpadu dalam penulisan hukum ini.

Untuk menarik kesimpulan dari data yang telah terkumpul, maka dilakukan analisis secara kualitatif. Dalam analisis ini akan mengumpulkan, menarik garis-garis yang berhubungan menjadi ikatan pengertian tertentu. Analisis dilakukan atas suatu yang telah ada, berdasarkan data yang telah masuk dan diolah dengan meneliti kembali sehingga analisis dapat diuji kebenarannya. Analisis data dilakukan peneliti secara cermat dengan berpedoman pada type dan tujuan dari penelitian yang dilakukan.<sup>3</sup>

### **III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pengaturan Angkutan Yang Bekerjasama dengan Perusahaan Layanan Berbasis Aplikasi**

##### **1. Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Kendaraan Bermotor Umum**

Perkembangan pengangkutan darat di Indonesia semakin

<sup>2</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, Halaman 187.

<sup>3</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia, halaman 84.



pesat. Hal ini dapat dilihat dari semakin banyaknya volume kendaraan roda dua maupun roda empat yang melintas di jalan raya. Tidak hanya dikota besar didaerahpun peningkatan jumlah kendaraan yang melintas mengalami peningkatan yang sangat pesat. Peningkatan jumlah kendaraan tidak dibarengi dengan pembangunan infrastruktur jalan raya yang memadai. Akibatnya dikota besar lalu lintas semakin padat dan kemacetan tidak dapat dihindarkan. Pemerintah bukannya tanpa langkah menghadapi masalah tersebut, namun solusi yang diberikan dengan adanya angkutan umum yang diatur sedemikian rupa belum mampu untuk benar-benar memberikan solusi kepada masyarakat pengguna jalan. Masih banyak titik lemah yang menjadikan para pengguna jalan yang memilih kendaraan pribadi atau alat transportasi lain yang tidak diatur oleh pemerintah karena dinilai lebih efektif dan lebih terjangkau oleh

masyarakat pengguna jalan.

Pengangkutan darat diatur dalam KUHD Buku I BAB V bagian 2 dan 3 pasal 90-98, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 tentang Pos, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam KUHD maupun KUHPedata tidak diatur tentang pengangkutan orang melalui darat dan perairan darat sehingga ketentuan tentang perjanjian pengangkutan di darat dapat didasarkan pada ketentuan umum tentang perjanjian pada umumnya yaitu Pasal 1338 dan 1339 KUHPedata.

Pada pokoknya, pengangkutan bersifat perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat





serta efisiensi.<sup>4</sup> Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 1 disebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.

Dalam melakukan pengangkutan di darat dapat menggunakan sarana transportasi berupa kendaraan bermotor untuk mengangkut barang maupun orang. Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Berdasarkan Pasal 47 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Jo Pasal 3 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74

Tahun 2014, kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi 4 jenis, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Tetapi apabila pelaksanaan pengangkutan dijadikan sebagai suatu kegiatan pemberian jasa transportasi yang didalam proses pengangkutan ada timbal balik berupa adanya pembayaran atau upah sebagai imbalan, maka sarana atau alat transportasi yang harus digunakan adalah kendaraan bermotor umum (Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jo. Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan).

Sebagai suatu kegiatan penyedia jasa dalam mengangkut atau memindahkan barang ataupun orang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan sangat berperan dalam mewujudkan adanya layanan transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang terjangkau leh

---

<sup>4</sup> Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, Rajawali Pers, Jakarta, 1986, hal. 2

masyarakat luas. Dewasa ini di Indonesia telah lahir moda transportasi umum darat dengan inovasi baru yang sangat memanjakkan para penggunanya yaitu, GO-JEK.

### GO-JEK

merupakan sebuah aplikasi yang didalamnya terdapat berbagai macam layanan jasa pengangkutan baik orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan sepeda motor sebagai salah satu alat angkutnya. Aplikasi ini dalam waktu singkat dapat mencuri perhatian masyarakat luas, karena segala kemudahan dan manfaat yang diberikan sangat membantu masyarakat.

Keunggulan utama yang ditawarkan GO-JEK adalah memberikan solusi transportasi cepat, murah, efisien serta dapat menjangkau tempat yang tidak dapat dijangkau oleh angkutan umum lainnya. Namun, apabila kita kembali ke peraturan perundang-undangan, pada Pasal 47 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, yang mana pada pasal tersebut dijelaskan bahwa sepeda motor tidak termasuk ke dalam kelompok kendaraan bermotor umum. Dengan kata lain sepeda motor merupakan kendaraan perseorangan yang merupakan kendaraan sebagai alat angkut biasa yang tidak digunakan untuk komersil atau dipungut imbalan atau bayaran. Setiap pelaksanaan pengangkutan darat khususnya dalam hal pengangkutan orang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab I Pasal 1 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan /atau orang dengan dipungut bayaran.

Pasal 47 menjelaskan bahwa kendaraan terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Kendaraan Bermotor



dikelompokkan berdasarkan jenisnya yaitu, sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Pasal ini juga menjelaskan mengenai pengelompokkan kendaraan bermotor berdasarkan fungsi yaitu, sepeda motor merupakan Kendaraan Bermotor Perseorangan sedangkan mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus masuk kedalam Kendaraan Bermotor Umum.

Dalam peraturan ini dijelaskan bahwa penyelenggaraan angkutan umum harus menggunakan kendaraan bermotor umum. Sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum. Untuk dapat menjadi angkutan umum dalam peraturan ini sudah diatur mengenai izin yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan baik izin untuk angkutan orang dalam trayek, izin angkutan orang tidak dalam trayek maupun izin angkutan barang khusus atau alat berat. PT GO-JEK Indonesia yang merupakan perusahaan

jasa layanan aplikasi yang menggunakan sepeda motor sebagai alat angkutnya tidak memiliki dasar hukum yang pasti baik dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Masalah utamanya adalah dalam Pasal 47 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dimasukkannya sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum.

## **2. Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi**

Fenomena transportasi online merupakan fenomena perkembangan transportasi dan komunikasi di seluruh dunia termasuk Indonesia. Hal ini tidak terlepas dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Semakin berkembang ilmu pengetahuan maka akan memunculkan terciptanya inovasi, semakin maju moda transportasi dan



komunikasi di masyarakat. Di Indonesia sendiri sekarang telah tumbuh jasa transportasi online, bahkan dapat dikatakan jasa transportasi online tumbuh sangat subur di negeri ini.

Seiring berkembangnya transportasi online sempat terjadi permasalahan yang menyita perhatian publik yaitu ketika Bapak Ignasius Jonan selaku Menteri Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 yang didalamnya berisikan 2 poin penting yaitu “Sehubungan semakin maraknya pemanfaatan kendaraan bermotor bukan angkutan umum (sepeda motor, mobil penumpang, dan mobil barang) dengan menggunakan aplikasi internet untuk mengangkut orang dan/ atau barang dengan memungut bayaran (Uber Taxi, Go-Jek, Go-Box, Grab Bike, Grab Car, Blue Jek, Lady-Jek) sehingga menimbulkan pro dan kontra di masyarakat terutama operator

angkutan umum” dan poin selanjutnya adalah “Pengaturan kendaraan bermotor bukan angkutan umum tersebut diatas sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 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”. Apa yang terkandung dalam surat tersebut dipahami oleh publik sebagai peraturan yang bersifat imperatif (mengandung larangan) bagi perusahaan transportasi online agar tidak lagi menjalankan usahanya.<sup>5</sup> Langkah yang diambil oleh Menteri Perhubungan sebenarnya sudah tepat karena merupakan sebuah pelaksanaan atau kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Namun masyarakat memandang fenomena transportasi online ini dengan sudut pandang berbeda. Masyarakat merasa inovasi baru di bidang transportasi ini memberikan banyak

---

<sup>5</sup> Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika. Halaman 4



manfaat dibandingkan dengan transportasi atau angkutan umum yang sudah tersedia. Oleh karena tidak berselang lama setelah Menteri Perhubungan mengeluarkan kebijakan tersebut, beliau langsung dipanggil oleh Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo. Setelah pemanggilan tersebut kemudian Menteri Perhubungan langsung mencabut kebijakan yang dikeluarkan, sehingga GO-JEK dan sejenisnya boleh beroperasi untuk sementara sampai ada solusi mengenai moda transportasi umum yang lebih efisien.

Setelah melalui pembahasan dan makin tumbuh subur online transportasi akhirnya pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan ini mulai berlaku per tanggal 1 April 2016.

Pasal 21 menjelaskan bahwa untuk menyelenggarakan Angkutan Orang tidak dalam trayek dengan kendaraan Bermotor Umum, Perusahaan Angkutan Umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.

Pasal 22 menjelaskan bahwa perusahaan Angkutan Umum badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu BUMD, BUMD, PT atau Koperasi.

Pasal 23 menjelaskan bahwa untuk memperoleh izin Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan seperti memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor, memiliki tempat penyimpanan kendaraan (pool), menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian

kerjasama dengan pihak lain, memperkerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai dengan golongan kendaraan.

Pasal 40 dan Pasal 41 didalamnya menjelaskan mengenai penggunaan aplikasi dalam angkutan umum serta menjelaskan apa saja yang harus dilakukan oleh perusahaan aplikasi untuk memberikan layanan sesuai dengan peraturan. menjelaskan bahwa

Dalam peraturan ini dijelaskan bahwa untuk menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek perusahaan angkutan harus mempunyai izin angkutan orang tidak dalam trayek. Perusahaan juga harus memiliki minimal 5 kendaraan atas nama perusahaan, memiliki tempat penyimpanan kendaraan, bengkel dan para pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan. Dalam peraturan ini juga diatur mengenai pengaturan perusahaan jasa layanan aplikasi apabila akan melakukan kerjasama di

bidang transportasi harus dengan perusahaan angkutan bukan dengan perseorangan.

Perusahaan jasa layanan aplikasi juga tidak dibenarkan untuk menentukan tarif angkutan dan melakukan perekrutan.

## **B. Tanggung Jawab PT GO-JEK Indonesia Sebagai Perusahaan Layanan Berbasis Aplikasi Di Bidang Pengangkutan Dengan Menggunakan Ojek Sebagai Mitra Angkutannya Terhadap Penumpang**

### **1. Profil PT GO-JEK Indonesia**

GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kami bermitra dengan sekitar 200.000 pengemudi ojek yang berpengalaman dan terpercaya di Indonesia, untuk menyediakan berbagai macam layanan, termasuk transportasi dan pesan antar makanan. Kegiatan GO-JEK bertumpu pada tiga nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Para Driver GO-JEK mengatakan bahwa

pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra, mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, serta mendapat akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi kami.

GO-JEK telah resmi beroperasi di 11 kota besar di Indonesia, termasuk Jakarta, Bandung, Bali, Surabaya, Makassar, Yogyakarta, Medan, Semarang, Palembang, Balikpapan, dan Manado dengan rencana pengembangan di kota lainnya tahun mendatang.

Adapun visi dan misi PT GO-JEK Indonesia yaitu:

### Visi

“Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia Kedepannya.”

### Misi

1. Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
2. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.
3. Membuka Lapangan Kerja Selebar-lebarnya bagi masyarakat Indonesia.
4. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
5. Menjaga Hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek online.

### GO-JEK

memberikan berbagai macam layanan didalamnya seperti GO-MASSAGE, GO-RIDE, GO-CAR, GO-FOOD, GO-SEND, GO-MART, GO-BOX, GO-MASSAGE, GO-CLEAN, GO-GLAM, GO-TIX, GO-BUSWAY, GO-PAY, GO-MED, dan GO-AUTO.

## 2. **Kedudukan Hukum PT GO-JEK Indonesia**

Perkembangan teknologi semakin hari semakin pesat dan hal

ini memberikan keuntungan di berbagai aspek kehidupan. Dewasa ini banyak yang memanfaatkan teknologi untuk bisnis. Teknologi aplikasi merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah ‘pembeli’ dan ‘penjual barang atau jasa. Dengan bantuan teknologi sangat memudahkan bagi para konsumen yang menginginkan barang atau jasa hanya dengan ‘mengklik’ aplikasi dalam smartphone saja. Dengan adanya teknologi aplikasi yang digunakan untuk memesan barang dan jasa menggunakan sistem dan jaringan elektronik untuk menghubungkan konsumen dan pelaku usaha, hal ini sangat menguntungkan untuk kedua belah pihak.

Dewasa ini bermunculan berbagai perusahaan jasa berbasis teknologi aplikasi yang berfungsi untuk mempertemukan pembeli dan penjual secara praktis. P.T GO-JEK Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang menyatakan bahwa

perusahaannya bukan perusahaan transportasi, melainkan perusahaan aplikasi yang mana kegiatannya menggunakan teknologi aplikasi sebagai salah satu cara transaksi untuk memberikan kemudahan dalam pemesanan ojek. Dengan kata lain PT GO-JEK Indonesia ini merupakan penghubung antara konsumen dan pelaku usaha.

Dengan status sebagai pelaku usaha penghubung maka dapat dikatakan bahwa hubungan antara PT GO-JEK dengan para driver adalah sebatas mitra yang mana kedudukan kedua belah pihak adalah sejajar.

Dengan hanya sebagai mitra kerja maka driver GO-JEK hanya terikat perjanjian biasa dengan perusahaan. Sehingga para driver tidak dapat menuntut hak-hak yang biasa diterima pekerja pada umumnya.

Untuk masalah perizinan, P.T GO-JEK Indonesia tidak terdaftar sebagai perusahaan transportasi, melainkan memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan. Hal ini disebabkan karena dalam praktiknya



skema jual beli yang terjadi melalui teknologi aplikasi terbagi menjadi dua jalur, yakni:<sup>6</sup>

- 1) Transaksi Langsung, yaitu konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia.
- 2) Transaksi melalui Penghubung, yaitu konsumen memesan barang atau jasa kepada pelaku usaha yang menjadi penghubung antara konsumen dan penjual atau pemberi jasa. Kemudian pelaku usaha penghubung akan melakukan pemesanan terhadap penyedia barang atau jasa.

Dari kedua jalur tersebut, GO-JEK termasuk dalam jalur transaksi melalui penghubung. Sebagian besar badan usaha yang menyediakan jasa penghubung antara konsumen dan pelaku

usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi berbentuk sebagai perseroan terbatas.

PT GO-JEK Indonesia yang merupakan pelaku usaha penghubung tidak perlu memiliki izin untuk memperdagangkan jasa yang dihubungkan oleh perusahaan tersebut melalui teknologi aplikasi. Hal ini mengingat tanggung jawab atas perdagangan terletak pada pihak yang melakukan kegiatan pengangkutan.

### 3. Tanggung Jawab PT GO-JEK Indonesia

PT GO-JEK Indonesia bukan merupakan perusahaan transportasi, dengan demikian tanggung jawab yang dimilikinya tidak sama dengan apa yang menjadi tanggung jawab perusahaan transportasi pada umumnya. Tanggung jawab yang timbul akibat adanya pelaksanaan jasa transportasi berbasis aplikasi bermacam-macam yaitu mulai dari tanggung jawab atas pelayanan yang diberikan, tanggung jawab terhadap perlindungan privasi pengguna jasa, pajak, asuransi hingga

---

<sup>6</sup> Tri Jata Ayu Pramesti, <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum>, diakses tanggal 22 Januari 2016



tanggung jawab atas keamanan transportasi itu sendiri. Pemetaan tanggung jawab ini sangat penting, agar nantinya apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan dapat diketahui siapa yang dapat dimintai pertanggung jawaban dalam hal tersebut.

Untuk memahami tanggung jawab hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi harus dipahami bahwa usaha teknologi aplikasi bukan merupakan suatu klasifikasi bidang usaha. Hal ini dikarenakan teknologi aplikasi berfungsi sebagai penghubung kegiatan usaha. Hal ini yang menyebabkan PT GO-JEK Indonesia mengklaim bahwa perusahaannya merupakan perusahaan teknologi, karena kegiatan yang dilakukan didalamnya merupakan menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan penyedia usaha dan pengguna jasa.

Persyaratan dan tanggung jawab hukum yang harus dipenuhi oleh perusahaan penyedia aplikasi

transportasi jelas berbeda dengan tanggung jawab perusahaan transportasi umum. Namun dalam kenyataannya di FAQ (Frequently Asked Question) GO-JEK dijelaskan bahwa PT GO-JEK Indonesia memberikan asuransi berupa santunan musibah kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan layanan GO-RIDE. Konsumen akan menerima penggantian santunan kematian dan cacat tetap sampai dengan Rp. 10.000.000 dan untuk biaya rumah sakit sampai dengan Rp. 5.000.000.

PT GO-JEK juga memberikan ganti rugi untuk kehilangan barang sampai dengan Rp 10.000.000 selama barang tersebut sesuai dengan informasi yang tertera dalam informasi booking. Nominal penggantian akan berdasarkan struk pembelian dan/atau mengacu kepada nilai wajar barang. Dalam program asuransi yang diberikan, PT GO-JEK bekerja sama dengan Allianz. Allianz bekerjasama dengan PT GO-JEK memberikan perlindungan asuransi kecelakaan diri bagi

para pengguna jasa transportasi GO-JEK.

Terdapat perbedaan antara asuransi yang diberikan oleh PT GO-JEK Indonesia dengan ketentuan pemberian santunan yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK/0.10/2008.

Terdapat perbedaan jumlah besaran santunan yang diberikan kepada korban atau ahli warisnya. Ketentuan santunan yang diberikan oleh PT GO-JEK Indonesia lebih rendah jika dibandingkan dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK/0.10/2008. Hal ini menjadi poin penting yang harus diperhatikan oleh Pemerintah untuk segera mengeluarkan regulasi mengenai transportasi online khususnya yang menggunakan sepeda motor sebagai alat angkutnya, sehingga nantinya akan memiliki kejelasan mengenai pengaturan hukumnya. Walau jumlah santunan yang diberikan oleh PT GO-JEK tidak sesuai dengan apa yang diatur

dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK/0.10/2008, pada dasarnya PT GO-JEK Indonesia yang merupakan perusahaan penyedia jasa aplikasi tidak berkewajiban untuk memberikan santunan kepada korban, karena kedudukan PT GO-JEK Indonesia hanya sebagai penghubung antara penyedia jasa dengan konsumen. Namun karena PT GO-JEK menyadari bahwa resiko yang akan di alami dalam pengangkutan di jalan dengan menggunakan sepeda motor sangat tinggi maka PT GO-JEK Indonesia mencoba untuk beritikad baik dengan memberikan santunan terhadap para pengguna GO-JEK agar pengguna merasa nyaman dan terlindungi saat menggunakan jasa GO-JEK sebagai bentuk tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang.

#### **IV. PENUTUP**

##### **A. Simpulan**

Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Kendaraan Bermotor Umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Di dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa untuk menyelenggarakan angkutan umum harus menggunakan Kendaraan Bermotor Umum. Yang termasuk kedalam Kendaraan Bermotor Umum menurut Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Sementara sepeda motor tidak termasuk sebagai Kendaraan Bermotor Umum. PT GO-JEK Indonesia yang merupakan perusahaan layanan jasa aplikasi di bidang transportasi yang sebagian besar kegiatannya menggunakan sepeda motor sebagai alatangkutnya dan menerima bayaran atas jasa yang diberikan, tidak sesuai dengan apa yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32

Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yaitu terdapat dalam Pasal 21 sampai Pasal 23 mengenai perizinan angkutan orang Pasal 40 sampai Pasal 42 mengenai penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Untuk menyelenggarakan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek dengan Kendaraan Bermotor Umum, Perusahaan Angkutan Umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek yang harus memenuhi syarat.

PT GO-JEK Indonesia merupakan perusahaan jasa penyedia aplikasi di bidang transportasi bukan perusahaan penyedia transportasi umum. Tanggung Jawab kedua jenis perusahaan tersebut berbeda. PT GO-JEK Indonesia sebagai perusahaan jasa layanan aplikasi sebenarnya hanya memiliki tanggung jawab terhadap penggunaan aplikasi yang digunakan untuk memesan jasa transportasi. Sedangkan untuk perusahaan transportasi umum memiliki tanggung jawab terhadap pelaksanaan jasa transportasi umum yang diberikan kepada konsumen. Namun dalam kenyataannya

PT GO-JEK Indonesia memberikan jaminan keselamatan terhadap penumpang dan barang yang diangkut. PT GO-JEK Indonesia bekerja sama dengan Allianz untuk memberikan asuransi kepada konsumen dengan ketentuan tertentu. Walaupun asuransi yang diberikan tidak sesuai dengan apa yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK/0.10/2008 perihal jumlah santunan yang diberikan. Walau demikian PT GO-JEK pantas untuk diberi apresiasi karena perusahaan tersebut beritikad baik untuk memberikan jaminan keselamatan terhadap konsumen yang sebenarnya bukan tanggung jawab PT GO-JEK.

## **B. SARAN**

1. Melakukan revisi terhadap pengaturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 ayat (3) dengan menambahkan kata “huruf a” setelah kata “ayat (2)” sebelum kata “huruf b”. Sehingga Pasal 47 ayat (3) berbunyi:  
“Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:

a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan

b. Kendaraan Bermotor Umum.”

Dengan perubahan pada pasal 47 maka sepeda motor termasuk ke dalam jenis Kendaraan Bermotor Umum. Dengan dimasukkannya sepeda motor sebagai Kendaraan Bermotor Umum maka nantinya diharapkan adanya pengaturan yang jelas atas hak dan kewajiban yang harus dilakukan oleh perusahaan angkutan umum yang menggunakan sepeda motor dan perusahaan jasa layanan aplikasi di bidang transportasi terhadap para konsumen serta PT GO-JEK Indonesia harus mematuhi peraturan yang telah disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek mengenai penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.

2. PT GO-JEK Indonesia yang merupakan perusahaan layanan jasa berbasis aplikasi seharusnya memberikan tanggung jawab sesuai dengan apa yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan layanan jasa berbasis aplikasi.

**V. DAFTAR PUSTAKA****• BUKU**

- Ali, Zainuddin, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta. Sinar Grafika.
- Amiruddin dan Zainal Askin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Hanitijo Soemitro, Ronny, 1990, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Mahmud Marzuki, Peter, 2005, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Muhammad, Abdulkadir, 1990, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Njatrijani, Rinitami, 2015, *Hukum Transportasi*, Semarang: Undip Law Press Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Pangaribuan Simanjuntak, Emmy, 1980, *Hukum Pertanggungungan*, Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada.
- Pangaribuan Simanjuntak, Emmy, 1982, *Hukum Pertanggungungan, Pokok-Pokok Pertanggungungan Kerugian Kebakaran dan Jiwa*, Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada.
- Purwosutjipto, H.M.N, 1991, *Pengertian Pokok hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, Jakarta: Djambatan.
- Redjeki Hartono, Sri, 1982, *Hukum Dagang "Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat"* Cetakan ke 4, Semarang : Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Sartono, Tulus, 1991, *Majalah Masalah-masalah Hukum*, Semarang : Fakultas Hukum Universitas Diponegoro
- Siregar, Muchtarudin, 1986, *Managemen Pengangkutan*, Jakarta: Bedikari Student.
- Soekanto, Soerjono, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta : Universitas Indonesia Press.
- Soekardono, 1986, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, Jakarta: CV Rajawali.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta: Radjawali.
- Supranto, J., 2003, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, Jakarta : RINEKA CIPTA.

**• PERUNDANG-UNDANGAN**

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana





- Pertanggung Jawaban  
Kecelakaan Penumpang  
Peraturan Pemerintah Nomor 18  
Tahun 1965 tentang  
Ketentuan-ketentuan  
Pelaksanaan Dana  
Pertanggung Jawaban  
Kecelakaan Lalu Lintas  
Jalan  
Peraturan Pemerintah Nomor 41  
Tahun 1993 tentang  
Angkutan Jalan;  
Peraturan Pemerintah Nomor 42  
Tahun 1993 tentang  
Pemeriksaan Kendaraan  
Bermotor;  
Peraturan Pemerintah Nomor 44  
Tahun 1993 tentang  
Kendaraan dan Pengemudi  
Peraturan Pemerintah Nomor 74  
Tahun 2014 tentang  
Angkutan Jalan  
Undang-Undang Nomor 22  
Tahun 2009 tentang Lalu  
Lintas dan Angkutan Jalan  
Undang-Undang Nomor 33  
Tahun 1964 tentang Dana  
Pertanggung Jawaban  
Kecelakaan Penumpang  
Undang-Undang Nomor 34  
Tahun 1964 tentang Dana  
Pertanggung Jawaban  
Kecelakaan Lalu Lintas
- [http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-](http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi)  
<http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06041701/Alasan.dan.Dasar.Kemenuh.Melarang.Ojek.dan.Taksi.Online.Beroperasi?page=all>  
<http://news.detik.com/berita/3098973/ini-aturan-yang-membuat-go-jek-cs-dilarang-beroperasi-oleh-kemenhub>  
<http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-broleh-bimo-prasetio-dan-sekar-ayu-primadani>  
<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum>

• WEBSITE

Tri Jata Ayu Pramesti,  
<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum>, diakses tanggal 22 Januari 2016

<http://www.go-jek.com>

<http://www.jasaraharja.co.id>