

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatan yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan dalam kehidupan sehari-hari memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Terhitung sejak zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.¹

Pengangkutan terbagi menjadi dua hal, yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Dilihat dari jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedate, dan sebagainya. Keberadaan pengangkutan ditujukan untuk membantu manusia untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang.² Dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan dengan

¹ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hlm.3.

² Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 1.

perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat sangat bermanfaat untuk pemindahan dan atau pengiriman barang barangnya.

Dalam melakukan pengangkutan di darat dapat menggunakan sarana transportasi berupa kendaraan bermotor untuk mengangkut barang maupun orang. Pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 4 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).

Menurut Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana suatu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain

menyanggupi akan membayar ongkosnya.³ Sedangkan perjanjian pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁴

Sepeda motor hanya diperbolehkan mengangkut satu orang penumpang, hal ini diatur dalam Pasal 292 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menentukan apabila setiap pengemudi sepeda motor tanpa adanya kereta samping untuk mengangkut penumpang lebih dari 1 orang akan terkena pidana kurungan serta denda.

Pada perjalanan pengangkutan darat banyak dijumpai kendaraan bermotor roda dua ini digunakan untuk kendaraan umum, contohnya GO-JEK. GO-JEK adalah perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek. GO-JEK bermitra dengan para pengendara ojek berpengalaman di Jakarta meliputi area Jabodetabek, Bandung, Bali & Surabaya dan menjadi solusi utama dalam pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja dan bepergian di tengah kemacetan. GO-JEK dapat dipesan via aplikasi handphone dan sangat mempermudah konsumen. Sistem GO-JEK adalah bagi hasil, 80% penghasilan akan diberikan kepada supir GO-JEK dan 20% untuk perusahaan GO-JEK tersebut. Pada awal

³ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Internasional, Jakarta, 1985, hlm. 1.

⁴ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1983, hlm. 2.

mendirikan GO-JEK tujuan utama mereka adalah meningkatkan pendapatan bagi para tukang ojek dan memberikan lowongan pekerjaan bagi para pengangguran. Akan tetapi, permasalahannya adalah kendaraan bermotor roda dua tidak dapat dikomersikan hanya untuk mencari keuntungan pribadi saja. Hal tersebut menyalahi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kendaraan bermotor hanya diperbolehkan menjadi jasa tetapi dalam bentuk barang bukan penumpang orang. Jika kendaraan bermotor dijadikan kendaraan umum untuk mengangkut orang juga, maka pemilik kendaraan harus melaporkan kepada polisi bahwa ia ingin mengubah fungsi kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum, begitu pula sebaliknya. Hal ini diatur dalam ketentuan Pasal 71 ayat (1) huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menunjukkan bahwa “Pemilik kendaraan bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika spesifikasi teknis dan/atau fungsi kendaraan bermotor diubah”. Ketentuan untuk angkutan orang diatur dalam Pasal 153 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menentukan bahwa “Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum.

Adanya kemungkinan pengemudi sepeda motor tetap menggunakan kendaraannya untuk mengangkut orang, maka pihak Jasa Raharja tidak akan memberikan ganti rugi apabila timbul musibah dari pengangkutan tersebut,

karena angkutan umum tersebut tidak diakui oleh Jasa Raharja sebagai angkutan umum yang resmi.

Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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. Kegiatan operasional penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan di mana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Saat ini sangat banyak kendaraan bermotor roda dua milik pribadi yang dijadikan kendaraan umum dimana hal tersebut tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. GOJEK selaku penyedia layanan *on-demand* berbasis aplikasi harus mengedepankan keselamatan dan keamanan mitra *driver* serta penumpang. Menteri Perhubungan mengatakan, angka kecelakaan pada tahun 2018 sebesar 72% didominasi oleh pengendara roda dua.

Seiring berkembangnya teknologi modern yang didukung dengan media sosial membuat informasi dapat menyebar luas dan mendorong kegiatan usaha diberbagai bidang. Hal ini membuat pelaku usaha melebarkan sayapnya. Pelaku usaha beramai-ramai memanfaatkan media sosial sebagai ajang promosi usahanya ditambah sifat manusia modern terjangkiti oleh penyakit hedonisme yang tidak pernah puas dengan

kebutuhan materi.⁵ Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat bergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan aktifitasnya, karena sebagian besar masyarakat tidak memiliki kendaraan pribadi. Sayangnya, angkutan umum hanya ada di jalan-jalan besar tidak bisa sampai masuk ke jalan-jalan kecil seperti gang atau kompleks tertentu. Peluang ini membuat pelaku usaha memanfaatkan keadaan tersebut untuk menyediakan jasa transportasi yang mudah dan cepat bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau masyarakat yang tidak memiliki efisiensi waktu dengan menaiki angkutan umum.

Secara umum dikenal ada empat hak dasar konsumen, yaitu : Hak untuk mendapat keamanan, hak untuk mendapatkan informasi, hak untuk memilih, dan hak untuk didengar. Jasa transportasi berhubungan dengan pelayanan penumpang. Hal ini berkaitan dengan hak-hak penumpang (sebagai konsumen) untuk dihormati oleh penyedia jasa transportasi. Sehubungan dengan itu diperlukan suatu perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi serta jenis-jenis angkutan lainnya adalah unsur keselamatan angkutan dan tanggung gugat pengangkut.⁶ Pada 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

⁵ Absori, *Deklarasi Pembangunan Berkelanjutan dan Implikasinya di Indonesia*, Jurnal Ilmiah, Vol. 9, No.1, Maret 2006: 39-52 diakses tanggal 19 Desember 2019.

⁶ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta, 2006, hlm.14.

secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang.

Maka dari itu hal inilah yang melatarbelakangi penulis untuk meneliti mengenai pertanggung jawaban pihak pengemudi GO-JEK terhadap para pengguna layanan transportasi. Penulis menganggap penting untuk meneliti **“Tanggung Gugat Pengemudi GO-JEK Pada Kecelakaan Penumpang Layanan GO-RIDE”**.

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah pengemudi GO-JEK bertanggung jawab atas kerugian yang dialami pengguna jasa (penumpang) yang mengalami kecelakaan?
2. Apakah penumpang jasa transportasi *online* (layanan GO-RIDE) yang diselenggarakan oleh PT. GO-JEK mendapatkan perlindungan hukum atas kecelakaan penumpang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui ketentuan hukum yang digunakan apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh pengemudi GO-JEK.
2. Untuk mengetahui hal-hal perlindungan hukum bagi pengguna jasa (penumpang) atas kecelakaan pengguna jasa (penumpang) angkutan umum akibat kesalahan pihak pengemudi GO-JEK dan bagaimana tanggung jawab pihak pengangkut terhadap kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan bagi pengguna jasa (penumpang).

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat-manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

a. Manfaat Teoritis

1. Peneliti diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran di bidang Ilmu Hukum Perdata khususnya mengenai perlindungan hukum bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi *online* GO-JEK yang mengalami kerugian atas kecelakaan.
2. Untuk mendalami dan mempraktekkan teori yang telah diperoleh peneliti selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

b. Manfaat Praktis

1. Peneliti diharapkan dapat mengembangkan penalaran dan membentuk pola pikir yang dinamis sekaligus untuk mengetahui kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu yang diperoleh.
2. Untuk memberikan informasi dan sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

1.5 Kajian Pustaka

1.5.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

1.5.1.1 Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa.

Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan luar negeri. Sedangkan pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkutan baik mengenai penumpang ataupun barang.

Sumber-sumber definisi tentang hukum pengangkutan dapat dijumpai pada bab ke V buku II KUHD. Pada KUHD terdapat definisi-definisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu (*tij bevrachting*) dan menurut perjalanan (*reis-bevrachting*), termuat dalam Pasal 453 ayat 1 dan 2 KUHD. Pengangkutan di dalam Pasal 466 dan 521 pada bab V A dan V B ini adalah dia yang mengikat dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang berdasarkan perjanjian pemuatan menurut waktu atau menurut perjanjian atau berdasarkan perjanjian lain. Pengangkutan merupakan kata yang memiliki kata dasar angkut, yang oleh hukum positif Indonesia diatur dalam Pasal 1 angka 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu:

1. Pengangkutan Sebagai Usaha (*Business*)

Pengangkutan sebagai usaha (*Business*) adalah kegiatan usaha dibidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik.

2. Pengangkutan Sebagai Perjanjian (*Agreement*)

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi hak dan kewajiban, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim.

3. Pengangkutan Sebagai Proses Penerapan (*Applying Process*)

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.⁷

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm 12.

Pengangkutan merupakan komponen yang penting dalam dunia perniagaan, mengingat sarana ini sebagai angkutan dari produsen ke agen atau grosir, sampai ke konsumen. Menurut R.W. Faulks sebagai ahli ekonom, merumuskan fungsi pengangkutan dari segi ekonomi yaitu untuk memindahkan orang atau barang disuatu tempat ke tempat yang diinginkan atau ke tempat di mana secara relatif nilainya menjadi lebih besar.⁸ Seperti halnya pengiriman dari pelabuhan ke gudang, dari tempat pelelangan ikan ke pasar, dan lain-lain. Maka dari itu dalam suatu usaha perniagaan tidak mungkin apabila mengabaikan segi pengangkutan. Selain itu mengenai pengangkutan benda-benda tersebut yang diperlukan di tempat-tempat tertentu, dalam keadaan yang lengkap dan utuh serta padat tepat waktunya, tetapi juga mengenai pengangkutan orang-orang yang memberikan perantaraan pada pelaksanaan perusahaan. suatu misal seorang agen perniagaan, seorang pekerja berkeliling, seorang komisioner.

Mereka semuanya pada waktu tertentu tidak mungkin memenuhi prestasi- prestasinya tanpa alat pengangkutan, selain itu terhitung bertambahnya orang-orang yang karena sesuatu hal misalnya untuk peninjauan

⁸ Badan Pembinaan Hukum Nasional, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Binacipta, Semarang, 1978, hlm 29.

di dalam atau di luar negeri, mereka tentu memerlukan pengangkutan.⁹

Pengangkutan erat hubungannya dengan suatu perdagangan, perdagangan merupakan suatu kata yang mempunyai kata dasar dagang. Sinonim dari dagang itu sendiri adalah niaga yaitu kegiatan menjalankan usaha dengan cara membeli barang dan menjualnya lagi atau menyewakannya dengan tujuan memperoleh keuntungan. Maka terdapat suatu istilah pengangkutan niaga yang cirinya alat pengangkutan itu ditarik biaya angkutan sebagai sewanya. Jadi pengangkutan niaga pada hakikatnya adalah menyewakan alat pengangkut kepada penumpang dan/atau pengirim barang, baik dijalankan sendiri ataupun dijalankan oleh orang lain.¹⁰

1.5.1.2 Tujuan Pengangkutan

Seperti dari definisi yang telah diuraikan pada sub bab di atas yaitu pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkutan baik mengenai penumpang ataupun barang.

⁹ Sution Usman Adji dan Djoko Prakoso, *Op.cit*, hlm 1.

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit.*, hlm 13.

Maka dapat disimpulkan bahwa tujuan dari setiap pengangkutan adalah untuk mengantarkan tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna baik bagi penumpang maupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit, atau meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.¹¹ Adapun oleh hukum positif Indonesia diatur dalam Pasal 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal tersebut mengatur secara khusus tujuan pengangkutan dengan kendaraan bermotor, yaitu:

1. Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman

¹¹ *Ibid*, hlm 20.

dan efisien, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;

2. Mampu memadukan moda transportasi lainnya;
3. Mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan;
4. Menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas pembangunan nasional;
5. Sebagai pendorong, penggerak, penunjang pembangunan nasional.

Mampu memadukan moda pengangkutan lainnya dalam pasal ini adalah kemampuan moda lalu lintas dan angkutan jalan untuk memadukan moda pengangkutan kereta api, laut, dan udara satu dengan lainnya, antara lain dengan menghubungkan dan mendinamisasikan antar terminal atau simpul-simpul lainnya dengan ruang kegiatan. Mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan mengandung pengertian bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki kemampuan untuk memberikan pelayanan sampai ke seluruh pelosok wilayah daratan baik melalui prasarana lalu lintas dan angkutan jalan itu sendiri atau merupakan keterpaduan dengan lintas sungai atau danau, maupun keterpaduan dengan moda pengangkutan kereta api, laut, dan udara.¹²

¹² *Ibid*, hlm 23.

1.5.1.3 Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam hukum di kenal tiga prinsip tanggung jawab yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga. Adapun penjelasan mengenai ke 3 (tiga) prinsip tersebut sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault Liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*).

2. Tanggung Jawab Karena Praduga (*Presumption Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari

pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

3. Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

Pengertian tanggung jawab dari *liability* ini menurut Peter Mahmud Marzuki adalah tanggung gugat. Tanggung

jawab mempunyai beberapa macam arti, yaitu *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* adalah yang berkaitan dengan keuangan atau kepercayaan.

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* adalah berkaitan dengan hukum publik. Sedangkan tanggung jawab dalam arti *liability* adalah untuk memberi ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita oleh korban.¹³

Pada hakikatnya tanggung jawab terdiri dari dua aspek, yaitu tanggung jawab yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Selain itu pengangkut juga wajib memenuhi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan (Pasal 2 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang

¹³ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2008, hlm. 258.

Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek) sebagai hak setiap pengguna jasa angkutan umum.¹⁴

1.5.2 Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1.5.2.1 Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai pesan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Serta lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari system transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah.

Didalam ketentuan umum pasal 1 undang-undang No.22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa Lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi pengguna jalan, serta

¹⁴ Mega Rahmatullah, *Kedudukan Hukum Transportasi Online Menurut Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jurnal Ilmiah, Vol.1, Agustus 2018, Hlm. 7 diakses pada tanggal 19 Desember 2019.

pengelolaannya. Serta lalu lintas adalah gerakan kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹⁵

1.5.2.2 Persyaratan Teknis dan Layak Jalan

Agar memenuhi syarat layak jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum tipe kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/atau dirakit secara massal. Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan bermotor yang tentunya telah disahkan dan disetujui. Sedangkan uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam satu periode tertentu. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti.

Pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh instansi yang diajukan oleh gubernur. Instansi ditunjuk itu adalah Dinas Perhubungan tujuan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar kendaraan bermotor selalu memenuhi syarat

¹⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1.

teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan layak jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang harus dipenuhi.¹⁶ Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan. Kewajiban pendaftaran kendaraan bermotor adalah untuk:

- a. Mengumpulkan data yang digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia.
- b. Mempermudah penyelidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, perancangan, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor (BPKB). Bukti pendaftaran kendaraan bermotor diberikan kepada pemilik yang namanya tertera di dalamnya dan merupakan tanda bukti bagi yang bersangkutan bahwa kendaraan telah didaftarkan dan berfungsi sebagai bukti kepemilikan kendaraan bermotor. Selain diberikan BPKB, diberikan

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, hlm 112.

pula surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotornya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.¹⁷

Bukti uji lulus kendaraan bermotor (KIR) dilakukan untuk menyeleksi kendaraan yang aman dan layak saat digunakan mengangkut barang dan/atau orang demi menjaga keselamatan bersama. Selain itu juga untuk melindungi lingkungan agar tetap bersih dan aman dari knalpot kendaraan yang menimbulkan polusi dikarenakan ada beberapa peraturan mengenai standar 8 knalpot. Mengingat saat ini zaman sudah modern sehingga teknologi semakin maju. Banyak model kendaraan baru yang lebih ramah lingkungan. Tetapi driver tetap harus mematuhi peraturan, ini semua semata-mata demi mencegahnya masalah lingkungan yang dapat menimbulkan sengketa lingkungan. Dalam menghadapi sengketa lingkungan, masyarakat terus mencari jalan keluar melalui berbagai upaya penyelesaian yang dilakukan dalam rangka memperjuangkan keadilan masyarakat dan keadilan

¹⁷ *Ibid*, hlm 113.

lingkungan. Dengan resiko apapun, lingkungan harus dilindungi.¹⁸

1.5.2.3 Tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 diatur mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni :

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, meperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

1.5.3 Tinjauan Umum Tentang Pelaku Usaha

1.5.3.1 Pengertian Pelaku Usaha

Dalam dunia bisnis selalu terdapat dua belah pihak yaitu pihak produsen dan pihak konsumen. Karena dua belah pihak tersebut merupakan bagian penting dari hubungan atau transaksi ekonomi. Sebagaimana harusnya

¹⁸ Absori, *Penegakam Hukum Lingkungan Pada Era Reformasi*, Jurnal Ilmiah, Vol.8, No.2, September 2005: 211-237 diakses tanggal 18 Desember 2019.

setiap peristiwa penting pasti terdapat hukum yang mengatur.

Pengertian pelaku usaha tercantum dalam Pasal 1 ayat 3 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yaitu “Pelaku usaha adalah setiap perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”. Berdasarkan pengertian pelaku usaha menurut pasal di atas, Ahmadi Miru sebagai ahli hukum menjelaskan bahwa pelaku usaha yang termasuk dalam pengertian ini adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importir, pedagang, distributor, dan lain-lain. Pengertian pelaku usaha dalam Pasal 1 angka 3 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen cukup luas karena meliputi grosir, leveransir, pengecer, dan sebagainya. Pelaku usaha dalam pengertian tersebut, tidaklah mencakup eksportir atau pelaku usaha di luar negeri, karena Undang-Undang Perlindungan Konsumen membatasi orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan

hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia.¹⁹

Untuk memberi kepastian hukum sebagai bagian dari tujuan hukum perlindungan konsumen dan untuk memperjelas hak-hak dan kewajiban- kewajiban masing-masing pihak yang saling berinteraksi, penjelasan dan penjabaran hak dan kewajiban pelaku usaha tak kalah pentingnya dibandingkan dengan hak dan kewajiban konsumen itu sendiri. Adanya hak dan kewajiban tersebut dimaksudkan untuk menciptakan kenyamanan dalam berusaha dan untuk menciptakan pola hubungan yang seimbang antara pelaku usaha dan konsumen.²⁰

1.5.3.2 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

1.5.3.2.1 Hak Pelaku Usaha

Dalam dunia bisnis selalu terdapat dua belah pihak yaitu pihak produsen dan pihak konsumen. Karena dua belah pihak tersebut merupakan bagian penting dari hubungan atau transaksi ekonomi. Sebagaimana harusnya setiap

¹⁹ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm 8.

²⁰ Happy Susanto, *Hak-hak Konsumen Jika Dirugikan*, Visimedia, Jakarta, 2008, hlm 34.

peristiwa penting pasti terdapat hukum yang mengatur.

Hak pelaku usaha merupakan bentuk batasan dari hak konsumen, karena melalui hak-hak tersebut diharapkan perlindungan konsumen secara berlebihan hingga mengabaikan kepentingan pelaku usaha dapat dihindari. Maka dari itu UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur dalam Pasal 6 mengenai Hak Pelaku Usaha yaitu:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian

konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Hak pelaku usaha untuk menerima pembayaran sesuai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan, menunjukkan bahwa pelaku usaha tidak dapat menuntut lebih banyak jika kondisi barang dan/atau jasa yang diberikannya kepada konsumen tidak atau kurang memadai menurut harga yang berlaku pada umumnya atas barang dan/atau jasa yang sama.

Menyangkut hak pelaku usaha yang tersebut pada huruf b, c, dan d, sesungguhnya merupakan hak-hak yang lebih banyak berhubungan dengan pihak aparat pemerintah dan/atau Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen/ pengadilan dalam tugasnya melakukan penyelesaian sengketa.²¹

1.5.3.2.2 Kewajiban Pelaku Usaha

Kewajiban pelaku usaha merupakan sebuah konsekuensi dari adanya hak konsumen

²¹ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Op.cit.*, hlm 50.

yang oleh UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen diatur dalam Pasal 4. Sedangkan mengenai kewajiban pelaku usaha diatur dalam Pasal 7 yang tercantum sebagai berikut:

Kewajiban pelaku usaha adalah:

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- c. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- d. Memperlakukan atau Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- e. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;

- f. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atau barang yang dibuat dan/atau barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan;
- g. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau yang diterima atau dimanfaatkan konsumen tidak sesuai dengan perjanjian.

Apabila disimak baik-baik, jelas bahwa kewajiban-kewajiban tersebut merupakan manifestasi hak konsumen dalam sisi lain yang “ditargetkan” untuk menciptakan “budaya” tanggung jawab pada diri para pelaku usaha.²²

1.5.3.3 Tanggung Jawab Pelaku Usaha

Pelaku usaha pengangkutan (*transport ordernemer*) atas keselamatan barang dan/ orang, kelambatan datangnya barang dan/ orang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pelaku usaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD. Kedudukan hukum pelaku usaha angkutan umum sama dengan pengangkut.

²² Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hlm 33.

Mengenai luas tanggung jawab pengangkut tercantum dalam Pasal 1236 KUHPerdara yaitu Pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya dan rugi bunga yang layak harus diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepantasnya untuk menyelamatkan barang-barang serta dalam Pasal 1246 KUHPerdara yaitu biaya kerugian bunga itu terdiri dari kerugian yang telah dideritanya dan laba yang sedianya akan diperoleh, kerugian harus diganti misalnya: Harga pembelian dan Biaya pengiriman dan laba yang layak diharapkan Selain itu pada umumnya pertanggungjawaban pelaku usaha diatur secara pasti dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen. Dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen telah mengakomodir prinsip-prinsip pertanggungjawaban modern yang lebih dapat memberikan perlindungan terhadap konsumen, seperti Prinsip pertanggung jawaban mutlak, Asas pembuktian terbalik, *product liability*, *profesional liability*.

1.5.4 Tinjauan Umum Tentang Transportasi *Online*

1.5.4.1 Pengertian Transportasi *Online*

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa. Jadi,

transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Usaha transportasi ini, bukan hanya gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis tanpa perubahan, tetapi transportasi selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Dengan demikian, transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatannya, sehingga akan tercapai efisiensinya yang lebih baik. Ini berarti bahwa orang akan selalu berusaha mencapai efisiensi transportasi sehingga pengangkutan barang dan orang akan memakan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin. Dalam sistem transportasi, keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (supply and demand) sangat penting. Yang dijaga bukan hanya kepentingan konsumen, tetapi juga penyedia jasa termasuk pengemudi. Bila wilayah

operasi dan jumlah kendaraan yang beroperasi tidak dibatasi, yang terjadi adalah over supply. Selain menambah beban jalan, penghasilan pengemudi juga akan menurun apabila terlalu banyak angkutan umum yang beroperasi. Manajemen perusahaan Gojek perlu mengkaji ulang kemampuan sistem komputer dalam mengantisipasi perkembangan usaha, dan kesiapan sarana dan prasarana penunjang agar dapat lebih memuaskan masyarakat.²³

Ada berbagai rupa transportasi, namun demikian untuk setiap bentuk transportasi itu terdapat empat unsure pokok transport yaitu jalan, kendaraan dan alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal. Dalam hubungan ini, perbaikan transportasi terjadi bilamana dilakukan atau terjadi perbaikan dari salah satu atau lebih dari unsure-unsur transportasi tersebut. Namun demikian, perbaikan sistem transportasi secara keseluruhan akan dapat pula berlangsung bilamana diusahakan atau terdapat perbaikan dalam organisasi, sistem, dan pengaturan transportasi yang bersangkutan.

Pada dasarnya, pengangkutan atau pemindahan penumpang atau barang dengan transportasi adalah dengan maksud untuk dapat mencapai tempat tujuan dan

²³ Dippo Alam, *Evaluasi Kewajiban Pelaku Usaha Dan Kepuasan Konsumen Ojek Online*, Jurnal Manajemen, Vol.5, No.1, November 2015, Hlm. 81 diakses tanggal 19 Desember 2019.

menciptakan/menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya untuk barang yang diangkut ada dua macam, yaitu: utilitas tempat atau place utility dan utilitas waktu atau time utility.²⁴ Jadi jasa Transportasi *Online* adalah jasa transportasi yang berbasis *online*.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 pada peraturan pemerintah ini transportasi *online* (go-jek dan grab car) menyalahi Pasal 23 ayat 1 dan 3 yang berisi tentang angkutan Umum orang harus memiliki rute tetap dan teratur sedangkan transportasi *online* tidak memiliki rute tetap dan teratur.

1.5.4.2 Kedudukan Transportasi *Online*

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

²⁴ Zulfiar Sani, *Ekonomi Transportasi*, UIPRESS, Jakarta, 2013, hlm.3.

dengan “mengklik” aplikasi dalam smartphone saja. Dengan adanya teknologi aplikasi yang digunakan untuk memesan barang dan jasa menggunakan system 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. PT. GOJEK 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. GOJEK Indonesia ini merupakan penghubung antara konsumen dan pelaku usaha.

Dengan status sebagai pelaku usaha penghubung maka dapat dikatakan bahwa hubungan antara PT GOJEK dengan para driver adalah sebatas mitra yang mana kedudukan kedua belah pihak adalah sejajar. Dengan hanya sebagai mitra kerja maka driver GOJEK hanya terikat perjanjian biasa dengan perusahaan. Sehingga para driver

tidak dapat menuntut hak-hak yang biasa diterima pekerja pada umumnya.

Untuk masalah perizinan, PT. GOJEK 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:²⁵ Transaksi Langsung, yaitu konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia. 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 usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi berbentuk sebagai perseroan terbatas. PT

²⁵ Tri Jata Ayu Pramesti, <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum>, diakses pada hari Senin tanggal 18 November 2019, Pukul 19.00.

GOJEK 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.

1.5.5 Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Konsumen

1.5.5.1 Pengertian Perlindungan Konsumen

Perlindungan konsumen merupakan bagian tak terpisahkan dari kegiatan bisnis yang sehat. Dalam kegiatan bisnis yang sehat terdapat keseimbangan perlindungan hukum antara konsumen dengan produsen. Tidak adanya perlindungan yang seimbang menyebabkan konsumen pada posisi yang lemah.

Kerugian-kerugian yang dialami oleh konsumen dapat timbul sebagai akibat dari adanya hubungan hukum perjanjian antara produsen dengan konsumen, maupun akibat dari adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh produsen. Seperti halnya menurut dari beberapa pakar yang menyebutkan bahwa hukum perlindungan konsumen merupakan cabang dari hukum ekonomi. Hukum ekonomi adalah keseluruhan kaidah hukum administrasi negara yang membatasi hak-hak

individu yang dilindungi atau dikembangkan oleh hukum perdata.²⁶ Alasannya, permasalahan yang diatur dalam hukum konsumen berkaitan erat dengan pemenuhan kebutuhan barang atau jasa.²⁷ Oleh karena itu, hukum perlindungan konsumen memiliki keterlibatan dari beberapa disiplin ilmu. Definisi dari perlindungan konsumen itu sendiri adalah istilah yang dipakai untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang merugikan konsumen itu sendiri.

Dalam penjelasan Undang-undang tentang perlindungan Konsumen disebutkan bahwa peranti hukum yang melindungi konsumen tidak dimaksudkan. Dalam penjelasan Undang-undang tentang perlindungan Konsumen disebutkan bahwa peranti hukum yang melindungi konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para pelaku usaha, tetapi justru sebaliknya, sebab perlindungan konsumen dapat mendorong iklim bisnis yang sehat, serta lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas. Undang-Undang tentang

²⁶ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Op.cit*, hlm 1.

²⁷ Happy Susanto, *Op.cit*, hlm. 19.

Perlindungan Konsumen ini mengacu pada filosofi pembangunan nasional bahwa pembangunan nasional termasuk pembangunan hukum yang memberikan perlindungan terhadap konsumen. Hal tersebut diimplementasikan dalam Pasal 1 angka 1 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yaitu: “Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Penjelasan mengenai pengertian perlindungan konsumen menurut pasal di atas cukup memadai, tujuan dalam pasal tersebut yaitu sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan perlindungan konsumen.²⁸ Hal ini bukan berarti kepentingan dari pelaku usaha tidak diperhatikan namun juga diperhatikan karena pelaku usaha dengan konsumen mempunyai peranan yang sangat penting bagi perekonomian nasional.

Menurut Perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen yang lebih luas itu, Az. Nasution, misalnya, berpendapat bahwa hukum konsumen sendiri merupakan hukum yang memuat asas-asas atau kaidah-

²⁸ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Op.cit.*, hlm 1.

kaidah yang bersifat mengatur, dan juga mengandung sifat yang melindungi kepentingan konsumen. Adapun hukum konsumen diartikan sebagai keseluruhan kaidah- kaidah hukum yang mengatur hubungan dan masalah antara berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang dan/atau jasa konsumen, didalam pergaulan hidup.²⁹

Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen, perlindungan tersebut diantaranya adalah :

1. Perlindungan *Preventif*

Perlindungan hukum *preventif* adalah perlindungan hukum yang diberikan sebelum terjadi sengketa, dalam hal ini menuntut sikap kehati-hatian dari konsumen dalam pemilihan produk barang dan/atau jasa. Sikap kehati-hatian ini dimaksudkan agar konsumen jeli dalam memilih barang dan/atau jasa yang akan dibeli atau digunakan atau dimanfaatkan, mulai dari melakukan proses pemilihan serangkaian atau sejumlah barang dan/atau jasa tersebut dan selanjutnya memutuskan untuk membeli atau menggunakan atau memanfaatkan barang dan jasa dengan spesifikasi

²⁹ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, (Jakarta: Grasindo, 2006), hlm. 11.

tertentu dan merek tertentu tersebut. Tidak semua konsumen memiliki sikap kehati-hatian karena minimnya pengetahuan akan perlindungan konsumen.

2. Perlindungan *Represif*

Perlindungan hukum *represif* merupakan bentuk perlindungan yang bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Perlindungan hukum *represif* ini dipergunakan jika terjadi kerugian konsumen terhadap barang dan/atau jasa yang dibeli atau digunakannya atau dimanfaatkannya serta karena hak konsumen akan informasi yang tidak dipenuhi.³⁰

Perlindungan Konsumen sendiri mempunyai cakupan yang luas, meliputi perlindungan konsumen terhadap barang dan jasa, yang berawal dari tahap kegiatan untuk mendapatkan barang dan jasa hingga sampai akibat-akibat dari pemakaian barang dan/atau jasa tersebut. Cakupan perlindungan konsumen itu dapat dibedakan dalam dua aspek, yaitu:

1. Perlindungan terhadap kemungkinan barang yang diserahkan kepada konsumen tidak sesuai dengan apa yang disepakati.

³⁰ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hlm. 13.

2. Perlindungan terhadap diberlakukannya syarat-syarat yang tidak adil kepada konsumen.³¹

Setiap orang, pada suatu waktu, dalam posisi tunggal/sendiri maupun berkelompok bersama orang lain, dalam keadaan apa pun pasti menjadi konsumen untuk suatu produk barang dan/atau jasa tertentu. Keadaan yang universal ini pada beberapa sisi menunjukkan adanya berbagai kelemahan pada konsumen sehingga konsumen tidak mempunyai kedudukan yang “aman”. Oleh karena itu, secara mendasar konsumen juga membutuhkan perlindungan hukum yang sifatnya universal. Mengingat lemahnya kedudukan konsumen pada umumnya dibandingkan dengan kedudukan produsen yang relatif lebih kuat dalam banyak hal.³²

Konsumen ternyata tidak memiliki *bargaining position* (posisi tawar) yang berimbang dengan pelaku usaha. Hal ini terlihat sekali pada perjanjian baku yang siap untuk ditandatangani dan bentuk klausula baku atau ketentuan baku yang tidak informatif dan tidak bisa ditawar-tawar lagi.³³

³¹ Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2013, hlm. 22.

³² Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 13.

³³ Happy Susanto, *Op.cit.*, hlm.3

Maka dari itu, Perlindungan konsumen dirasa perlu karena konsumen merupakan pihak yang posisinya lemah, perlindungan hukum terhadap konsumen mensyaratkan adanya pemihakan kepada posisi tawar konsumen yang lemah, karena dalam hal tawar menawar konsumen merupakan pihak yang membutuhkan suatu barang ataupun jasa.³⁴

1.5.5.2 Tujuan Perlindungan Konsumen

Selain berdasarkan pada azas untuk memberikan arahan perlindungan hukum dalam implementasinya. perlindungan hukum. Hukum perlindungan konsumen juga berdasarkan pada tujuan, karena dengan adanya asas tujuan yang jelas, hukum perlindungan konsumen memiliki dasar pijakan yang benar-benar kuat. Tujuan perlindungan konsumen pada hakikatnya adalah untuk mencapai maslahat dari hasil transaksi ekonomi/bisnis. Pengertian maslahat dalam kegiatan ekonomi/bisnis adalah perpaduan antara pencapaian keuntungan dan berkah. Keuntungan diperoleh apabila kegiatan usaha memberikan nilai tambah dari aspek ekonomi, sedangkan berkah diperoleh apabila ketika usaha dilakukan dengan niat ibadah sesuai prinsip-prinsip syariah.³⁵ Sedangkan menurut UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 3,

³⁴ Abdul Halim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen*, Nusa Media, Bandung, 2010, hlm. 23.

³⁵ *Ibid.* hlm. 5.

disebutkan bahwa tujuan perlindungan konsumen sebagai berikut:

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri.
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negative pemakaian barang/jasa.
3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen.
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi.
5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha.
6. Meningkatkan kualitas barang/jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.³⁶

³⁶ Happy Susanto, *Op.cit.*, hlm 18.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya berkaitan dengan permasalahan yang dibahas yang berkaitan dengan pokok bahasan sebagai pendukung.³⁷

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan yuridis normative khususnya pendekatan perundang-undangan (statue approach). Pendekatan perundang-undangan (statue approach), merupakan suatu penelitian yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.³⁸

Pendekatan ini dilakukan dengan mendekati masalah yang diteliti dengan menggunakan sifat hukum yang normatif, karena dalam penelitian hukum ini dikonsepsikan sebagai norma-norma tertulis yang dibuat oleh lembaga atau pejabat yang berwenang. Oleh karena itu pengkajian yang dilakukan hanyalah terbatas pada peraturan perundang-undangan (tertulis) yang terkait dengan masalah yang diteliti, dalam hal ini yaitu : Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya

³⁷ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2018, hlm. 118.

³⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Cetakan Ketiga, Jakarta, 2007.

disebut UU No. 22 Tahun 2009), UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Permenhub No.108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerdata). Penelitian ini akan diuraikan secara deskriptif dengan menelaah, menjelaskan, memaparkan, menggambarkan, serta menganalisis permasalahan atau isu hukum yang diangkat, seperti apa yang telah dikemukakan dalam perumusan masalah.

1.6.2 Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder. Karena penelitian yang dilakukan termasuk penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan, maka data yang digunakan adalah data sekunder.

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan pustaka atau diperoleh dari buku-buku, dokumen, jurnal. Di dalam data sekunder terdapat 3 (tiga) bahan hukum, yaitu:

- a. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang mengikat berupa perundang-undangan, antara lain : UU No. 22 Tahun 2009, UU No. 8 Tahun 1999, Permenhub No.108 tahun 2017, dan KUHPerdata.

- b. Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai bahan hukum primer.³⁹ Bahan tersebut seperti : rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, buku-buku, artikel majalah dan koran, pendapat pakar hukum maupun makalah-makalah yang berhubungan dengan topik penulisan ini.
- c. Bahan Hukum Tersier adalah petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, majalah, dan sebagainya.

1.6.3 Metode Pengumpulan Data

Langkah pertama teknik pengumpulan data dalam penelitian ini ialah melakukan studi pustaka untuk mendapatkan bahan hukum, kemudian melakukan inventarisasi bahan pengelompokan bahan hukum terkait dan selanjutnya dilakukan sistematisasi agar lebih mudah membaca dan mempelajarinya. Langkah pembahasan tersebut dilakukan dengan penalaran yang deduktif dalam arti berawal dengan pengetahuan hukum yang bersifat umum diperoleh melalui peraturan perundang-undangan, literatur, pendapat sarjana yang kemudian diimplementasikan pada permasalahan sehingga memperoleh jawaban dari permasalahan yang bersifat khusus.

Langkah kedua yaitu dengan melakukan wawancara yang mana merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi yang

³⁹ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 32.

dilakukan oleh pewawancara dan terwawancara untuk memperoleh informasi yang lengkap. Adapun dalam prakteknya penulis melakukan wawancara langsung kepada ahli hukum yang mengerti mengenai pertanggung jawaban pengemudi GO-JEK terhadap terjadinya kecelakaan penumpang layanan GO-RIDE.

1.6.4 Metode Analisis Data

Tahap berikutnya setelah pengumpulan data selesai adalah metode analisis data merupakan tahap dalam suatu penelitian. Dengan data yang diperoleh dari analisis data akan diolah untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan yang ada.

Berdasarkan sifat penelitian ini yang menggunakan metode penelitian bersifat deskriptif analitis, analisis data yang dipergunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Deskriptif tersebut, meliputi isi dan struktur hukum positif, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian.

1.6.5 Sistematika Penulisan

Skripsi ini dimulai dari pendahuluan sampai dengan penutup, agar dapat diperoleh hasil yang tepat dan terarah. Penelitian ini ditulis secara sistematis menjadi empat bab. Setiap bab memiliki

keterkaitan antar satu dengan yang lainnya. Untuk itu perlu ditulis kerangka penulisan yang dituangkan dalam sistematika penulisan.

Bab *Pertama* merupakan pendahuluan. Pendahuluan yang berisi uraian mengenai topik yang dibahas dalam penelitian ini. Dalam bab pertama dibagi menjadi beberapa sub bab yaitu latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

Bab *Kedua* membahas tentang tanggung gugat pengemudi GOJEK atas kecelakaan yang dialami pengguna jasa (penumpang) yang mengalami kerugian berdasarkan kedudukannya dengan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sub bab pertama tentang hak dan kewajiban pengemudi dan penumpang GO-JEK layanan GO-RIDE. Sub bab kedua tentang tanggung gugat pengemudi GO-JEK terhadap pengguna jasa layanan GO-RIDE yang mengalami kerugian akibat kecelakaan.

Bab *Ketiga* membahas tentang perlindungan hukum bagi penumpang GO-RIDE yang mengalami kerugian akibat kecelakaan. Sub bab pertama tentang perlindungan hukum bagi penumpang GO-RIDE. Sub bab kedua tentang upaya hukum yang dilakukan penumpang GO-JEK untuk mendapatkan perlindungan hukum. Menggunakan instrumen hukum yaitu UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jalan Jo. Permenhub No.108 tahun 2017

tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Bab *Keempat* merupakan bab terakhir sebagai penutup. Di dalam bab ini terdapat dua sub bab yang terdiri dari kesimpulan dan saran.