

BAB II

PENGANGKUTAN DAN ANGKUTAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PERUNDANG-UNDANGAN

A. Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²²

Pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.²³

Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

- a. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang

²² Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, (Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, 2012), hlm. 413.

²³ Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

ataupembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:²⁴

1) Dalam arti luas

- Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
- Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
- Menurunkan penumpang atau membongkar barang ditempat tujuan.

2) Dalam arti sempit

- Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat tujuan.

b. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.²⁵

c. Menurut A. Abdurrachman, yang dimaksud dengan pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, alat-alat fisik yang digunakan untuk pengangkutan semacam itu termasuk kendaraan dan lain-lain.²⁶

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan

²⁴ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 134.

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), hlm. 19.

²⁶ Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Keluangan-Perdagangan, Inggris-Indonesia*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1982), hlm. 1113.

tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

2. Subyek dan Obyek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:²⁷

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan.

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut

²⁷ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis ...* , hlm. 140.

wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim.

c. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara.

d. Ekspediter

Ekspediter adalah orang/badan hukum yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediter mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dan/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang stasiun/pelabuhan/bandara.

e. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan adalah pihak yang mencari penumpang bagi pengangkut. Agen perjalanan ini bertindak atas nama pengangkut dan menyediakan fasilitas angkutan kepada penumpang dengan cara menjual tiket/karcis kepada penumpang dan penumpang membayar biaya angkutan yang kemudian oleh agen perjalanan disetorkan kepada pengangkut dan pihak agen perjalanan mendapat provisi dari pihak pengangkut. Hubungan hukum yang terjadi adalah pemberian kuasa keagenan (*contract of representative agency*).

f. Perusahaan Muat Bongkar (*Stevedoring*)

Perusahaan muat bongkar adalah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal (*loading*) dan pembongkaran barang dari kapal (*unloading*). Perusahaan ini merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan bagian dari perusahaan pengangkut, dari segi hukum pengangkutan, perbuatan muat bongkar adalah perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan dan segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengusaha muat bongkar dan pekerjanya merupakan tanggung jawab pengangkut.

Apabila perusahaan muat bongkar merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, perbuatannya dapat sebagai pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan atau pelaksanaan pemberian kuasa dari penerima dalam hal pembongkaran.

g. Perusahaan Pergudangan (*Warehousing*)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang bisnis jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke dalam kapal atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai. Ada tiga macam gudang, yaitu:

1) Gudang bebas adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang sudah bebas dari segala kewajiban dan pemeriksaan Dinas Bea dan Cukai.

2) Gudang entrepot adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang belum diketahui status dan tujuannya serta berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai karena tidak dipenuhinya kewajiban oleh importirnya.

3) Gudang pabean adalah gudang penyimpanan/penimbunan barang yang baru saja diturunkan dari kapal atau yang segera akan dimuat ke kapal

h. Penerima (*Consignee*)

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dapat berupa pembeli/importir atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim.

Sedangkan objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:²⁸

a..Barang Muatan (*Cargo*)

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu:

1) Barang sandang

²⁸ *Ibid.*, hlm. 144.

- 2) Barang pangan
- 3) Barang rumah tangga
- 4) Barang pendidikan
- 5) Barang pembangunan
- 6) Hewan

b. Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:

1) Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang.
- Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang.

2) Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan

teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk:

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

3) Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis. Beberapa jenis kapal niaga, yaitu:

- Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin (kapal motor, kapal uap).
- Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri (*jet foil*).

- Kapal penumpang (*passanger ship*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna dan Kerinci.
- Kapal barang penumpang (*cargo-passanger ship*) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang.
- Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas, yaitu maksimum dua belas orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (dek).

4) Pesawat Udara

Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran. Pesawat udara niaga yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut:

- Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau oleh badan hukum Indonesia.
- Dimiliki oleh warga negara asing/badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu

pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, atau bentuk perjanjian lainnya.

- Dimiliki oleh instansi pemerintah.
- Dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan pemerintah.

Tanda kebangsaan pesawat udara wajib dimiliki setelah mempunyai tanda pendaftaran pesawat udara. Pesawat udara yang telah didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan dapat dibebani hipotik, pengembannya harus didaftarkan, dan ketentuan yang berlaku baginya adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

3. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan

hakim yang merupakan hukum positif dan dapat ditemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.²⁹

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut.

a. Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas bersifat publik terdiri atas:³⁰

- 1) Asas manfaat yaitu bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

- 2) Usaha bersama dan kekeluargaan yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

²⁹ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty, 2003), hlm. 34.

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), hlm. 12

3) Asas adil dan merata yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

4) Asas keseimbangan yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

5) Asas kepentingan umum yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

b. Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:³¹

1) Asas konsensual yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

2) Asas koordinatif yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan

³¹ *Ibid.*, hlm. 14.

melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

3) Asas campuran yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4) Asas tanpa hak retensi yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

5) Asas pembuktian dengan dokumen yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

Berdasarkan pada asas-asas yang ada dalam hukum pengangkutan, maka ada hubungan timbal balik antara pengangkut dan pengirim, yaitu hubungan hak dan kewajiban. Sebagai pihak perantara sampainya barang kepada penerima, maka pengangkut memiliki tanggung jawab tertentu terhadap sesuatu (barang atau orang) yang dipercayakan kepada pengirim untuk disampaikan kepada penerima.

Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.

4. Dokumen Angkutan

Dalam pengadaan perjanjian pengangkutan tidak ada peraturan perundangan yang mensyaratkan adanya suatu bentuk tertentu, sehingga perjanjian pengangkutan dapat dibuat dalam bentuk tertulis atau lisan, asal diantara para pihak terdapat persetujuan kehendak. Sekalipun demikian dalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan,³² atau juga biasa disebut surat angkutan.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter,

³² H. M. Hudi Asrori S., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2010), hlm. 41.

melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.³³

Dalam praktik, dokumen angkutan yang biasa ada secara umum baik dalam pengangkutan laut, darat, maupun udara ada tiga macam, antara lain:³⁴

- a. Tiket penumpang, untuk pengangkutan orang.
- b. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi.
- c. Surat muatan, untuk pengangkutan barang.

B. Angkutan Jalan

1. Kendaraan Angkutan

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) pada Pasal 137 Ayat (2) ditentukan bahwa angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor masih terbagi lagi, sebagai berikut:

a. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.³⁵ Dalam UU

³³ Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1991), hlm. 16.

³⁴ H. M. Hudi Asrori S., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara ...*, hlm. 43.

³⁵ Pasal 1 angka 8 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2), kendaraan bermotor terbagi atas:

1) Sepeda motor

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.³⁶

2) Mobil penumpang

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.³⁷

3) Mobil bus

Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram.³⁸

4) Mobil barang

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.³⁹

³⁶ Pasal 1 angka 20 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

³⁷ Pasal 1 angka 10 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

³⁸ Pasal 1 angka 11 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

5) Kendaraan khusus

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
- Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane.
- Kendaraan khusus penyandang cacat.⁴⁰

b. Kendaraan tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.⁴¹

2. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.⁴²

a. Angkutan Umum Dalam Trayek

³⁹ Pasal 1 angka 12 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁰ Penjelasan Pasal 47 Ayat (2) huruf e UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴¹ Pasal 1 angka 9 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴² Pasal 21 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf a terdiri atas: ⁴³

- 2) Angkutan lintas batas negara;
- 3) Angkutan antarkota antarprovinsi;
- 4) Angkutan antarkota dalam provinsi;
- 5) Angkutan perkotaan; atau
- 6) Angkutan perdesaan.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria: ⁴⁴

- 1) Memiliki rute tetap dan teratur;
- 2) Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- 3) Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud di atas dapat berupa: ⁴⁵
 - Terminal;
 - halte; dan/atau
 - rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.

⁴³ Pasal 22 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁴ Pasal 23 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁵ Pasal 23 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dalam Trayek meliputi:⁴⁶

- Mobil penumpang umum; dan/atau
- Mobil bus umum.

b. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri atas:

1) Angkutan orang dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan. taksi diklasifikasikan menjadi:⁴⁷

- reguler; dan
- eksekutif.

Sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.⁴⁸

2) Angkutan orang dengan tujuan tertentu merupakan angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antar jemput, keperluan sosial, atau karyawan.

⁴⁶ Pasal 23 ayat (3) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁷ Pasal 42 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁸ Pasal 42 ayat (4) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁴⁹Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu paling sedikit:⁵⁰

- Mobil penumpang umum; atau
 - Mobil bus umum.
- 3) Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
 - 4) Angkutan orang di kawasan tertentu.

3. Pengusahaan Angkutan

a. Perusahaan Angkutan Umum

Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.⁵¹ Perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud berbentuk:⁵²

- 1) Badan usaha milik negara;
- 2) Badan usaha milik daerah;
- 3) Perseroan terbatas; atau
- 4) Koperasi.

b. Perizinan Angkutan

⁴⁹ Pasal 43 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁵⁰ Pasal 43 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁵¹ Pasal 1 angka 13 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁵² Pasal 79 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:⁵³

- 1) Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
- 2) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek;
- 3) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.

Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud tidak berlaku untuk pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans atau pengangkutan jenazah.⁵⁴ Izin sebagaimana dimaksud diatas berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri dari:⁵⁵

- 1) Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan;
- 2) Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
- 3) Kartu pengawasan.

Izin sebagaimana tersebut diatas diberikan kepada pimpinan Perusahaan angkutan umum dan berlaku selama 5 (lima) tahun.

Selain membahas mengenai kendaraan angkutan, angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dan perusahaan angkutan sebelum melangkah kepada pembahasan selanjutnya sedikit membahas mengenai hukum perusahaan, unsur-unsur didalam hukum perusahaan dan legalitas perusahaan.

⁵³ Pasal 78 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁵⁴ Pasal 78 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁵⁵ Pasal 81 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

c. Hukum Perusahaan

Hukum yang mengatur tentang seluk beluk bentuk hukum perusahaan ialah Hukum Perusahaan. Hukum Perusahaan merupakan pengkhususan dari beberapa bab dalam KUH Perdata dan KUHD (Kodifikasi) ditambah dengan peraturan perundangan lain yang mengatur tentang perusahaan (hukum tertulis yang belum dikodifikasi). Sesuai dengan perkembangan dunia perdagangan dewasa ini, maka sebagian dari hukum perusahaan merupakan peraturan-peraturan hukum yang masih baru. Apabila hukum dagang (KUHD) merupakan hukum khusus (*lex specialis*) terhadap hukum perdata (KUH Perdata) yang bersifat *lex generalis*, demikian pula hukum perusahaan merupakan hukum khusus terhadap hukum dagang.

d. Unsur-Unsur Perusahaan

Berdasarkan definisi perusahaan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat dikatakan yang menjadi unsur-unsur perusahaan yaitu :

1) Badan usaha

Badan usaha maksudnya adalah suatu lembaga atau perkumpulan/persekutuan yang menjalankan usaha dalam bentuk hukum tertentu seperti perusahaan perdagangan, firma, persekutuan komanditer, perseroan terbatas, koperasi, dan lain-lain. Bentuk-bentuk hukum dari badan usaha ini dapat dilihat dari akta pendiriannya yang dibuat dan disahkan oleh pejabat yang berwenang.

2) Kegiatan dalam bidang perekonomian

Kegiatan atau usaha dalam bidang perekonomian dapat dibedakan dalam tiga bidang, yaitu sebagai berikut (Richard Burton Simatupang, 1996:1):

- Perdagangan meliputi kegiatan, antara lain menjadi diler, agen, grosir, toko, dan lain sebagainya.
- Perindustrian meliputi kegiatan, antara lain meliputi industri pertanian, perkebunan, pertambangan, pabrik semen, pakaian, dan sebagainya.
- Perjasaan meliputi kegiatan, antara lain perhotelan, konsultan, asuransi, pariwisata, pengacara, akuntan, dan sebagainya.

3) Terus menerus atau tidak terputus

Kegiatan dalam bidang perekonomian itu dilakukan secara terus menerus, adalah sebagai mata pencaharian, tidak insidental, dan merupakan pekerjaan sehari-hari untuk mendapatkan penghasilan dengan menghitung rugi laba.

4) Terang-terangan

Terang-terangan adalah ditujukan kepada dan diketahui oleh umum, bebas berhubungan dengan pihak lain, diakui dan dibenarkan oleh pemerintah berdasarkan undang-undang. Bentuk terang-terangan ini dapat diketahui dari akta pendirian perusahaan, nama dan merek perusahaan, surat izin usaha, surat izin tempat usaha, dan akta pendaftaran perusahaan.

5) Mengadakan Perjanjian Perdagangan

Mengadakan perjanjian perdagangan adalah mengadakan perjanjian jual beli, serta mengadakan produksi barang dan jasa untuk dijual kepada pihak ketiga yang biasanya disebut konsumen.

6) Harus Bermaksud Memperoleh Laba

Setiap kegiatan menjalankan perusahaan tentu disertai dengan sejumlah modal, dengan ini diharapkan keuntungan dan atau laba dapat diperoleh karena tujuan utama dari perusahaan adalah memperoleh keuntungan.

7) Pembukuan

Menurut ketentuan Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1997 tentang Dokumen Perusahaan ditentukan, setiap perusahaan wajib membuat catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Dalam Pasal 5 ditentukan, catatan terdiri dari dari neraca tahunan, perhitungan laba rugi tahunan, rekening, jurnal transaksi harian, atau setiap tulisan yang berisi keterangan mengenai kewajiban dan hak-hak lain yang berkaitan dengan kegiatan usaha suatu perusahaan.⁵⁶

e. Legalitas Perusahaan

Legalitas didefinisikan sebagai keabsahan suatu tindakan pemerintah apabila didasarkan pada suatu peraturan perundang-undangan yang memberikan

⁵⁶ Asyhadie, H. Zaeni, dkk, *Hukum Perusahaan dan Kepailitan*, (Jakarta: Erlangga, 2012), hlm. 10.

wewenang untuk bertindak. Dalam hukum perdata dapat dikatakan legal dikarenakan dalam hal tersebut menyangkut tentang perikatan yang mengikat dua belah pihak antara konsumen dan penyedia jasa, dan dalam hukum administrasi negara dikatakan legal apabila sesuai dengan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah.

Legalitas suatu perusahaan atau badan usaha adalah merupakan unsur yang terpenting, karena legalitas merupakan jati diri yang melegalkan atau mengesahkan suatu badan usaha sehingga diakui oleh masyarakat. Dengan kata lain, legalitas perusahaan harus sah menurut undang-undang dan peraturan, di mana perusahaan tersebut dilindungi atau dipayungi dengan berbagai dokumen hingga sah di mata hukum pada pemerintahan yang berkuasa saat itu.

Keberlangsungan suatu usaha dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah keberadaan unsur legalitas dari usaha tersebut. Dalam suatu usaha, faktor legalitas ini berwujud pada kepemilikan izin usaha yang dimiliki. Dengan memiliki izin maka kegiatan usaha yang dijalankan tidak disibukkan dengan isu-isu penertiban atau pembongkaran.

1. Bentuk-Bentuk Legalitas Perusahaan

Ada beberapa jenis jati diri yang melegalkan badan usaha, diantaranya yaitu:

- a. Nama Perusahaan
- b. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP)
- c. Tanda Daftar Perusahaan (TDP)

d. Izin Usaha Industri (IUI)

2. Cara Memperoleh Legalitas Perusahaan

a. Nama Perusahaan

Nama perusahaan merupakan jati diri yang dipakai oleh perusahaan untuk menjalankan usahanya yang melekat pada bentuk usaha atau perusahaan tersebut, dikenal oleh masyarakat, dipribadikan sebagai perusahaan tertentu, dan dapat membedakan perusahaan itu dengan perusahaan yang lain.

Nama perusahaan dapat diberi dengan cara sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan nama pribadi pengusaha,
- 2) Berdasarkan jenis usaha yang dilakukannya,
- 3) Berdasarkan tujuan didirikannya.

Di Indonesia menganut beberapa asas tentang pemberian nama suatu perusahaan. Asas-asas tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a) Pembauran nama perusahaan dengan nama pribadi,
- b) Pembauran bentuk perusahaan dengan nama pribadi,
- c) Larangan memakai nama perusahaan orang lain,
- d) Larangan memakai merek orang lain,
- e) Larangan memakai nama perusahaan yang menyesatkan.

Setiap nama perusahaan harus disahkan, dimulai sejak dibuatnya akta pendirian di depan notaris, diumumkan di Berita Negara dan didaftarkan dalam daftar perusahaan. Apabila tidak ada keberatan dari pihak lain, maka nama

tersebut telah legal untuk digunakan oleh perusahaan tersebut. Sedangkan bila ada pihak yang menyangkal, lalu pihak tersebut mengajukan keberatan tertulis kepada Menteri Perdagangan yang kemudian akan diberitahukan kepada perusahaan yang bersangkutan. Jika alasan keberatan pihak lain tadi dapat diterima, maka menteri akan membatalkan pendaftaran yang berarti tidak mengesahkan nama perusahaan tersebut.⁵⁷

b. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP)

Setiap perusahaan yang melakukan kegiatan perdagangan diwajibkan memiliki Surat Izin Perusahaan Dagang (SIUP), adalah jati diri yang dipakai oleh perusahaan atau badan usaha untuk menjalankan usahanya secara sah. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) adalah surat izin untuk dapat melaksanakan kegiatan usaha perdagangan. Dasar hukum SIUP ini terdapat dalam Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor: 36/M-Dag/Per/9/2007 tentang Penerbitan Surat Izin Usaha Perdagangan.

c. Wajib Daftar Perusahaan

Wajib daftar perusahaan adalah daftar catatan resmi yang diadakan menurut aturan atau berdasarkan ketentuan undang-undang ini dan atau peraturan pelaksanaannya, dan memuat hal-hal yang wajib didaftarkan oleh setiap perusahaan serta disahkan oleh pejabat yang berwenang dari kantor pendaftaran perusahaan. Daftar catatan resmi ini terdiri dari formulir-formulir yang memuat catatan lengkap mengenai hal-hal yang wajib didaftarkan oleh setiap perusahaan.

1) Pengaturan Wajib Daftar Perusahaan

⁵⁷ Asyhadie, H. Zaeni, dkk., *Hukum Perusahaan dan Kepailitan ...*, hlm. 185.

Menurut H M N. Purwosutjipto, SH, dalam bukunya *"Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia"*, selama ini Indonesia belum pernah memiliki suatu undang-undang yang mengatur tentang "Daftar Perusahaan" sebagai suatu sumber informasi resmi mengenai identitas, status, solvabilitas, bonafiditas, dan lain-lain faktor penting suatu perusahaan tertentu. Informasi semacam ini adalah sangat penting bagi setiap perusahaan yang mengadakan suatu transaksi dengan perusahaan lain, agar tidak terperosok dalam perangkap perusahaan yang kurang bonafide dan termasuk dalam jurang kerugian yang tidak mudah diperbaiki. Akhirnya timbullah undang-undang yang sangat diharapkan itu, yaitu "Undang-Undang No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan" (LN 1982-7, TLN No. 3214). Undang-undang ini diikuti dengan peraturan pelaksanaannya, yaitu:

- Instruksi Menteri Perdagangan dan Koperasi No. 05/INS/M/82, tentang "Persiapan Pelaksanaan Undang-Undang Wajib Daftar Perusahaan",
- Keputusan Menteri Perdagangan No. 285/Kp/II/85 tentang "Pejabat Penyelenggara Wajib Daftar Perusahaan",
- Keputusan Menteri Perdagangan No. 286/Kp/II/85 tentang "Penetapan Tarif Biaya Administrasi Wajib Daftar Perusahaan",
- Keputusan Menteri Perdagangan No. 288/Kp/II/85 tentang "Hal-hal Yang Wajib Didaftarkan Khusus Bagi Perseroan Terbatas Yang menjual Sahamnya Dengan Perantara Pasar Modal"

2) Tujuan Wajib Daftar Perusahaan

Maksud diadakannya usaha pendaftaran perusahaan ialah tidak hanya untuk mencegah agar supaya khalayak ramai terhadap suatu nama perusahaan mendapatkan suatu gambaran yang keliru mengenai perusahaan yang bersangkutan, tetapi terutama untuk mencegah timbulnya gambaran sedemikian rupa sehingga pada umumnya gambaran itu mempengaruhi terjadinya perbuatan-perbuatan ekonomis pihak-pihaik yang berminat mengadakan perjanjian.

3) Sifat Wajib Daftar Perusahaan

Wajib Daftar Perusahaan bersifat terbuka. Maksudnya ialah bahwa Daftar Perusahaan itu dapat dipergunakan oleh pihak ketiga sebagai sumber informasi. Setiap orang yang berkepentingan dapat memperoleh salinan atau petikan resmi dari keterangan yang tercantum dalam Daftar Perusahaan tertentu, setelah membayar biaya administrasi yang ditetapkan oleh Menteri Perdagangan.

d. Surat Izin Tempat Usaha (SITU)

Salah satu perizinan yang penting dan diperlukan oleh suatu perusahaan adalah SITU (Surat Izin Tempat Usaha). SITU wajib dimiliki oleh badan usaha atau usaha perorangan. SITU dikeluarkan oleh pemerintah daerah setingkat kecamatan dan kabupaten.

1) Dasar Hukum Surat Izin Tempat Usaha (SITU)

Dasar hukum kepemilikan SITU sampai sekarang belum ada pengaturannya secara nasional, namun diatur dalam berbagai peraturan daerah (perda) di tiap pemerintah daerah. Berikut contohnya :

- a) Kota Tarakan, dasar hukumnya Peraturan Daerah Kota Tarakan No. 09 Tahun 2002 tentang Pemberian Izin Tempat Usaha.

- b) Kabupaten Kulon Progo, Yogyakarta, dasar hukumnya adalah Peraturan Daerah Tingkat II Kulon Progo No. 9 Tahun 1987 tentang Izin Tempat Usaha/HO juncto Peraturan Daerah Kabupaten Tingkat II Kulon Progo No. 11 Tahun 1991 dan Peraturan Daerah Kabupaten Daerah Tingkat II Kulon Progo No. 13 Tahun 1998.

Bagi suatu perusahaan yang tidak memiliki SITU, bisa diberikan sanksi hukum. Sanksi hukumnya di tiap daerah berbeda-beda. Namun, sanksi pada umumnya adalah ditutup kegiatan usahanya atau tidak bisa mendapat izin-izin lain yang dibutuhkan untuk meningkatkan kegiatan operasionalnya.⁵⁸

4. Tarif Angkutan

a. Tarif Penumpang

Tarif penumpang terdiri atas:

- 1) Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek, terdiri atas :⁵⁹
 - Tarif kelas ekonomi;

Penetapan tarif kelas ekonomi dilakukan oleh:

- a) Menteri, untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi;

⁵⁸ Asyhadie, H. Zaeni, dkk., *Hukum Perusahaan dan Kepailitan ...*, hlm. 208

⁵⁹ Pasal 100 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

b) Gubernur, untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas 1 (satu) kabupaten/kota dalam satu provinsi;

c) Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, untuk angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;

d) Bupati, untuk angkutan orang yang melayani trayek perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan

e) Walikota, untuk angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.

- Tarif kelas non ekonomi, ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum

2) Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek.

Penetapan tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dibedakan atas:⁶⁰

- Tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi, besaran tarif diusulkan oleh setiap perusahaan angkutan umum kepada:⁶¹

⁶⁰ Pasal 102 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁶¹ Pasal 103 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

- a) Menteri, untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.
- b) Gubernur, untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau
- c) Bupati/walikota, untuk taksi yang wilayah operasinya berada di dalam wilayah kabupaten/kota.

Berdasarkan usulan perusahaan angkutan umum, Menteri, gubernur, atau bupati/walikota memberikan persetujuan sesuai dengan kewenangannya.⁶²

- Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu. Besaran tarif ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

C. Pengangkutan Dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi

Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disingkat PM 32 Tahun 2016).

Perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang tidak boleh bertindak

⁶² Pasal 103 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

sebagai penyelenggara angkutan umum dan wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang berbentuk badan hukum Indonesia dan telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan⁶³. Adapun izin yang dimaksud berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas:⁶⁴

- 1) Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan;
- 2) Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
- 3) Kartu pengawasan.

Perusahaan/Lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang tidak boleh bertindak sebagaimana penyelenggara angkutan umum. Tidakan yang dimaksud meliputi kegiatan:⁶⁵

- 1) Menetapkan tarif dan memungut bayaran;
- 2) Merekrut pengemudi; dan
- 3) Menetapkan besaran penghasilan pengemudi.

⁶³ Pasal 41 ayat (1) PM No.32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

⁶⁴ Pasal 24 Ayat (1) PM No.32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

⁶⁵ Pasal 41 ayat (3) PM No.32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Selain itu perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi wajib melaporkan kepada direktorat jenderal meliputi:⁶⁶

- 1) Profil perusahaan penyedia aplikasi berbasis internet;
- 2) Memberikan akses monitoring operasional pelayanan;
- 3) Data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerjasama;
- 4) Data seluruh kendaraan dan pengemudi;
- 5) Layanan pelanggan berupa telepon, email, dan alamat kantor penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi.

Mengenai tata cara penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi, wajib mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁶⁷ Sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UUITE), bahwa transaksi elektronik adalah “perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan komputer, dan/atau media elektronik lainnya”. Transaksi menggunakan sarana elektronik dapat dilakukan dilakukan dalam lingkup publik ataupun privat sesuai dengan Pasal 17 Ayat (1) UUITE. Pada pembahasan berikutnya materinya dibatasi transaksi elektronik dalam lingkup hukum privat.

Dalam transaksi elektronik antara pihak-pihak hanya mengandalkan itikad baik, karena memang transaksi elektronik dikenal di dunia maya yang tidak saling

⁶⁶ Pasal 41 Ayat (4) PM No.32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

⁶⁷ Pasal 40 ayat (4) PM No.32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

mempertemukan antara pihak-pihak yang bertransaksi sesuai dengan Pasal 17 Ayat (2) UUTE yang menentukan bahwa para pihak yang melakukan transaksi elektronik wajib beriktikad baik dalam melakukan interaksi dan/atau pertukaran informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik selama transaksi berlangsung.⁶⁸ Dalam lingkup hukum privat transaksi elektronik dapat pula diartikan sebagai perjanjian yang dilakukan dengan menggunakan media teknologi informasi dan komunikasi.

Perjanjian sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1313 KUH Perdata adalah "suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih". Subekti mengartikan perjanjian adalah "suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal".⁶⁹

Suatu perjanjian agar mempunyai kekuatan mengikat terhadap kedua belah pihak, maka harus dibuat memenuhi syarat-syarat sahnya perjanjian. Syarat sahnya perjanjian yang dimaksud adalah sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

- 1) Sepakat mereka yang mengikatkan;
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) Suatu hal tertentu;
- 4) Suatu sebab yang diperkenankan.

⁶⁸https://www.academia.edu/5380371/TINJAUAN_TENTANG_DASAR_HUKUM_TRANSAKSI_ELEKTRONIK_DI_INDONESIA, diakses pada tanggal 29 November 2016 Pkl 20.20 WIB.

⁶⁹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2004). hlm.1.

Syarat pertama dan kedua disebut sebagai syarat subjektif karena kedua syarat tersebut harus dipenuhi oleh subjek hukum. Sedangkan syarat ketiga dan keempat disebut sebagai syarat objektif karena kedua syarat tersebut harus dipenuhi oleh objek perjanjian. Tidak dipenuhinya syarat subjektif akan mengakibatkan suatu perjanjian menjadi dapat dibatalkan. Maksudnya ialah perjanjian tersebut menjadi batal apabila ada yang memohonkan pembatalan. Sedangkan tidak dipenuhinya syarat objektif akan mengakibatkan perjanjian tersebut menjadi batal demi hukum, artinya sejak semula dianggap tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan.⁷⁰

Berdasarkan Pasal 1338 KUH Perdata yang mengatur bahwa “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya” mengandung maksud bahwa Buku III KUH Perdata menganut asas kebebasan berkontrak, maksudnya bahwa: “Setiap orang boleh mengadakan perjanjian apa saja, walaupun belum atau tidak diatur dalam undang-undang. Walaupun berlaku asas ini, kebebasan berkontrak tersebut dibatasi oleh tiga hal, yaitu tidak dilarang oleh Undang-Undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan dan ketertiban umum”.⁷¹

⁷⁰ <http://www.jurnalhukum.com/syarat-syarat-sahnya-perjanjian/>, diakses pada tanggal 29 November 2016 Pkl 20.30 WIB.

⁷¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003). hlm.84.

BAB III

PT. GO-JEK INDONESIA SEBAGAI SARANA ANGKUTAN UMUM

A. Profil PT. Go-Jek Indonesia

Go-Jek adalah jasa transportasi menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dan biasa disebut ojek. Go-jek hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkoordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via *online booking*. Oleh karena itu, PT. Go-Jek Indonesia akhirnya menghadirkan jasa transportasi alternatif tersebut ke dalam bentuk aplikasi *mobile*.⁷²

Sebenarnya, Go-Jek telah beroperasi sejak tahun 2011 lalu, namun belum banyak orang yang tahu karena saat itu konsumen yang ingin menggunakan jasa Go-Jek hanya bisa memesan via telepon atau SMS. Kini, setelah merilis aplikasi Go-Jek di *smartphone* berbasis Android dan IOS, pengguna Go-Jek pun langsung berkembang pesat, karena konsumen bisa dengan mudah memesan layanan ojek tanpa perlu lagi mendatangi pangkalan ojek.⁷³

B. Hubungan Para Pihak dalam PT. Go-Jek Indonesia

a. PT. Go-Jek Indonesia

PT. Go-Jek Indonesia merupakan sebuah perusahaan jasa layanan transportasi yang menggunakan armada ojek sepeda motor yang disebut driver

⁷² Dikutip dari aplikasi “Panduan Go-Jek Indonesia”, hlm. 12.

⁷³ *Ibid*, hlm. 1.

Go-Jek. PT. Go-Jek Indonesia ini merekrut para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan dengan menyeleksinya terlebih dahulu berdasarkan persyaratan yang ada berupa memiliki sepeda motor dan SIM C, serta bersedia memberikan jaminan seperti Kartu Keluarga, BPKB motor, atau Akta Kelahiran.

Adapun peran PT. Go-Jek Indonesia adalah sebagai sarana penghubung antara para pengguna Go-Jek dengan driver Go-Jek dengan menciptakan aplikasi Go-Jek yang mudah digunakan. Selain itu, apabila terjadi kecelakaan atau barang hilang, maka PT. Go-jek Indonesia akan membantu membayarkan biaya pengobatan yang sesuai dan menutupi kerugian barang yang hilang hingga nominal Rp. 2.000.000,-.⁷⁴ PT. Go-Jek Indonesia juga memberikan atribut kepada setiap driver Go-Jek berupa 2 buah helm, jaket, masker penutup mulut dan kepala.

b. Driver Go-Jek

Seperti yang dijelaskan sebelumnya, driver Go-Jek adalah para tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan yang direkrut oleh PT. Go-Jek Indonesia melalui suatu seleksi. Setiap penghasilan yang diperoleh akan dikalkulasikan untuk dibagi antara PT. Go-Jek Indonesia dan driver Go-Jek, yakni 20% untuk PT. Go-Jek Indonesia dan 80% untuk driver Go-Jek.

⁷⁴ *Ibid*, hlm. 37.

Driver Go-Jek bertugas untuk menjemput dan mengantarkan para pengguna layanan Go-Jek, baik penumpang atau barang yang akan dikirim ke tempat tujuan dengan selamat dan dalam keadaan baik. Selain itu, driver Go-Jek juga berkewajiban memberikan helm serta masker penutup mulut dan rambut kepada penumpang selama berkendara.

c. Konsumen

Konsumen yang dimaksud ialah para pengguna layanan Go-Jek, yang di dalam bidang pengangkutan lazimnya disebut penumpang bagi pengguna layanan Go-Ride serta pengirim dan/atau penerima bagi pengguna layanan Go-Send. Konsumen mempunyai kewajiban untuk membayar driver Go-Jek untuk setiap layanan jasa yang ia gunakan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan.

C. Jasa Yang Di Tawarkan

Go-Jek menawarkan dua belas jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh pelanggan yaitu:

1. Go-Ride, yakni layanan transportasi sepeda motor.
2. Go-Car, yakni layanan transportasi menggunakan mobil.
3. Go-Food, yakni layanan pesan antar makanan.
4. Go-Send, yakni layanan pengiriman barang.
5. Go-Mart, yakni layanan belanja di toko.
6. Go-Box, yakni layanan pindah barang.
7. Go-Massage, yakni layanan jasa pijat.
8. Go-Clean, yakni layanan jasa kebersihan.

9. Go-Glam, yakni layanan jasa kecantikan.
10. Go-Tix, yakni layanan informasi tiket.
11. Go-Busway, yakni layanan untuk memonitor jadwal bus.
12. Go-Pay, yakni layanan dompet virtual.

Go-Car adalah salah satu layanan terbaru yang di keluarkan oleh PT. Go-Jek Indonesia. Go-Car mempunyai keunggulan yang lebih baik daripada taksi konvensional lainnya. Keunggulan yang dimiliki Go-Car adalah dengan layanan berbasis aplikasi, calon penumpang dapat langsung memilih rute, mengetahui posisi kendaraan yang terpantau dari GPS, mengetahui estimasi harga yang akan dibayarkan, dan langsung dapat memberikan *rating* kepada pengemudi Go-Car. Harga yang ditawarkan oleh Go-Car berkisar 30-50% lebih murah daripada taksi konvensional lainnya. Tarif minimum Go-Car adalah Rp. 10.000,00 dan tarif tambahan per kilometer Rp. 3.500,00. Jika tarif dalam aplikasi Go-Car sudah menunjukkan harga tertentu maka harga tidak berubah meskipun kenyataannya terjadi kemacetan atau jalur yang dipilih driver Go-Car memutar semakin jauh.

PT. Go-Jek Indonesia menggunakan konsep sharing ekonomi, daripada membeli tanah untuk membangun pangkalan bernilai mahal, maka mereka bekerja sama dengan pemilik mobil perseorangan. Dari sini perusahaan tersebut terhindar dari mengurus izin plat kuning yang mahal. Inilah alasan yang membuat harga yang diberikan ke konsumen menjadi murah. Mereka bekerja secara cepat karena caranya dengan bagi peran dan bagi hasil. Selain keduanya diuntungkan karena

mendapat *profit sharing*, terdapat efisiensi sumber daya. Karena dengan satu mobil, dapat memberikan keuntungan pada dua pihak sekaligus.

Bukan hanya di sisi transportasi, *sharing economy* ini sebenarnya bisa diterapkan di berbagai sektor bisnis selama banyak konsumen yang punya masalah dengan produk atau jasa untuk memenuhi kebutuhannya. *Sharing economy* punya kelebihan pada ketersediaan luas dari pihak ketiga yang memberi kemudahan pemenuhan kebutuhan untuk konsumen. Sistem ini dinilai dapat menciptakan banyak lapangan kerja dan wirausahawan kecil yang memiliki akses terhadap konsumen serta kesempatan untuk lebih berkembang sesuai dengan kerja keras dan kualitasnya.

Fenomena layanan Go-Car menjadi kebutuhan transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat, namun dalam kenyataannya layanan tersebut memunculkan masalah legitimasi. Fenomena ini tidak hanya menjadi isu regional saja akan tetapi sudah menjadi global, untuk menghindari konflik antara penyedia jasa angkutan umum dan Go-Car diperlukan *fair play*. Peran pemerintah dalam hal ini sangat diperlukan, salah satunya adalah dengan membentuk perda yang mengatur transportasi *online* khususnya Go-Car di masing-masing daerah. Sehingga, diharapkan operasional Go-Car tidak dipermasalahkan legalitasnya.

BAB IV

PELAKSANAAN LAYANAN GO-CAR PT. GO-JEK INDONESIA DALAM PERSPEKTIF PERUNDANG-UNDANGAN

Seiring dengan perkembangan teknologi yang begitu pesat, khususnya teknologi informasi dan komunikasi juga mempengaruhi usaha di bidang transportasi. Berbagai aplikasi transportasi *online* terus dikembangkan untuk memudahkan pengusaha dan pengguna angkutan umum. Salah satu hal yang menjadi kebutuhan utama dalam memudahkan manusia dalam melakukan mobilitas adalah dengan menggunakan transportasi, segala macam hal telah mengalami kemajuan dan perkembangan yang begitu pesat begitu pula dengan transportasi.

Kehadiran Go-Car menjadi hal baru bagi masyarakat dalam menghadapi kebutuhan sarana transportasi. Masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang mudah diakses, terhindar dari kemacetan, cepat sampai tujuan tanpa mengabaikan faktor keselamatan dan kenyamanan penumpang. Moda transportasi yang sudah diterapkan di banyak negara ini menawarkan kemudahan dalam pemesanan, tarif yang sudah pasti, keamanan dalam berkendara, dan lain-lain. Munculnya fenomena baru dalam dunia transportasi ini mendapat tanggapan dari berbagai kalangan. Tanggapan positif datang dari kalangan masyarakat, namun sebaliknya kalangan akademisi dan praktisi pemerintah tidak sedikit yang mempersoalkan tentang keberadaannya terkait legalitasnya sebagai angkutan umum di jalan raya.

Sebelum adanya Go-Car di kota Yogyakarta sudah ada kurang lebih 1000 taksi biasa dan 25 taksi eksekutif (alphard), dalam perkembangannya Go-Car ternyata tidak berizin. Dalam hal ini pemerintah tidak dapat mengawasi kondisi tersebut dikarenakan penyedia layanan belum melengkapi izin yang diperlukan sebagai angkutan umum sehingga legalitas dari layanan Go-Car tersebut masih dipertanyakan.

Suatu perusahaan angkutan umum harus memiliki izin usaha angkutan, maka dari itu PT. Go-Jek Indonesia juga harus memiliki izin tersebut agar tidak dipertanyakan dalam legalitas suatu perusahaannya. Menurut kepala seksi angkutan Dinas Perhubungan DIY, PT. Go-Jek Indonesia memiliki izin penyedia jasa, namun penyedia layanan juga bergerak di bidang pengangkutan. Selain tidak memiliki izin usaha angkutan, penyedia layanan juga menetapkan tarif sendiri untuk layanannya.⁷⁵

Kehadiran layanan Go-Car membuat transportasi umum melakukan pengaduan kepada Dinas Perhubungan, para pengusaha transportasi umum mengalami penurunan pendapatan. Dinas Perhubungan melakukan tindakan pemanggilan kepada penyedia layanan, mereka beralasan bahwa segala izin yang mereka miliki terdapat pada kantor pusat PT. Go-Jek Indonesia di Jakarta. Menindak lanjuti hal tersebut Dinas Perhubungan mengeluarkan surat penghentian operasi dari Kepala Dinas Perhubungan DIY Nomor 551/2533 tertanggal 27 Juli 2016, namun sampai saat ini mereka masih tetap beroperasi.

⁷⁵ Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo S.T MT pada tanggal 7 Oktober 2016 pukul: 13.30 WIB.

Persoalan lain yang dilanggar Go-Car adalah masalah plat nomor, uji kendaraan, surat izin operasi, hingga masalah ketentuan tarif.⁷⁶

Plat nomor yang digunakan sebagai angkutan umum adalah plat nomor yang berwarna kuning dan tulisan warna hitam, sedangkan Go-Car tidak menggunakan plat nomor yang berwarna kuning melainkan yang digunakan adalah plat nomor berwarna hitam. Maka dari itu jika kendaraan tersebut menggunakan plat berwarna hitam dapat disimpulkan bahwa kendaraan tersebut tergolong kendaraan bermotor perseorangan.⁷⁷

Uji kendaraan berkala wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, bus, mobil pengangkut barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan, sedang Go-Car sebagai salah satu layanan transportasi online tidak memiliki kewajiban melakukan uji kendaraan berkala dikarenakan Go-Car tidak termasuk kedalam kendaraan yang wajib melakukan uji kendaraan dikarenakan Go-Car merupakan kendaraan milik pribadi.⁷⁸

Surat Izin Operasi perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki yaitu izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.⁷⁹

Sedangkan Go-Car dalam hal ini tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan

⁷⁶ Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo S.T MT pada tanggal 7 Oktober 2016 pukul: 13.30 WIB.

⁷⁷ Pasal 39 ayat 3 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

⁷⁸ Pasal 53 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷⁹ Pasal 173 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

orang tidak dalam trayek, seharusnya sebagai perusahaan penyedia jasa angkutan umum PT. Go-Jek Indonesia wajib untuk memenuhi izin penyelenggaraan angkutan orang bermotor umum tidak dalam trayek.

Tarif penumpang untuk angkutan orang bermotor umum tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.⁸⁰ Sedang dikarenakan Go-Car tidak memiliki kualifikasi angkutan orang bermotor umum tidak dalam trayek disebabkan merupakan kendaraan pribadi maka Go-Car tidak menerapkan tarif yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasar standar pelayanan minimal yang ditetapkan, seharusnya tarif resmi ditetapkan menggunakan argometer yang telah disahkan oleh Dinas Perhubungan sedangkan Go-Car menggunakan jarak sebagai penentu tarif yang dikeluarkan oleh penumpang. Tarif yang dibebankan kepada konsumen jauh lebih murah dikarenakan tidak membayar pajak angkutan orang bermotor umum tidak dalam trayek.

PT. Go-Jek Indonesia tidak memiliki izin usaha di bidang angkutan umum, melainkan mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP). Karena dalam praktiknya, skema jual beli yang terjadi melalui aplikasi teknologi informasi terbagi menjadi dua jalur, yakni:⁸¹

⁸⁰ Pasal 183 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁸¹<http://m.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum>, diakses tgl 28 Oktober 2016 pkl 14.00 WIB.

1. Transaksi Langsung, yakni konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia. Contoh: pemesanan tiket film bioskop melalui aplikasi Cineplex 21 ke Cineplex 21, dan pemesanan pizza melalui aplikasi Domino's Pizza ke Domino's Pizza.
2. Transaksi melalui Penghubung, yakni konsumen memesan barang dan jasa penghubung, kemudian pelaku usaha tersebut melakukan pemesanan kepada pelaku usaha penyedia yang cocok dengan pemesanan konsumen. Selanjutnya, penyedia barang dan jasa akan menyerahkan barang dan jasa kepada konsumen yang melakukan pemesanan di awal. Contoh: pemesanan taksi express yang bekerjasama dengan perusahaan Grabtaxi melalui aplikasi Grabtaxi, dan pemesanan baju merk Mango melalui aplikasi Zalora yang melakukan retail baju merk Mango.

Dari kedua jalur tersebut, aplikasi Go-Jek ini termasuk ke dalam jalur transaksi melalui penghubung. Hampir semua badan usaha yang menyediakan jasa penghubung antara konsumen dan pelaku usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi memiliki status sebagai badan hukum perseroan terbatas. Izin dan persyaratan lain yang dimiliki adalah Tanda Daftar Perusahaan (TDP) dan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP). Serta apabila terdapat investor asing yang memiliki saham dalam perusahaan tersebut, maka akan tunduk pada

rezim perizinan di bawah BKPM dengan memperhatikan Daftar Negatif Investasi.⁸²

Konsumen lebih memilih layanan Go-Car dikarenakan tarif yang lebih murah, pelayanan yang dirasa lebih memberi kenyamanan dan kemudahan dalam pemesanan. Beberapa keuntungan yang di dapat oleh salah beberapa driver Go-Car adalah lebih mudah dalam persyaratan yaitu yang hanya melampirkan foto copy SIM, STNK, dan Kartu Keluarga, keuntungan lain adalah gaji yang diperoleh harian bukan bulanan.⁸³ Selain memperoleh keuntungan tersebut mereka juga mendapatkan asuransi, sehingga tidak perlu khawatir mengenai keselamatan kerja pada saat berkendara. Ada asuransi yang jamin seenggaknya keamanan kita sama kendaraan, cuman tetep waspada kalo nrima orderan di jam riskan, sekarang lagi jaman begal.⁸⁴ Driver Go-Car bersifat *freelance*/tidak terikat kontrak, sehingga mereka bisa mengambil order waktu malam hari dan *weekend*, disamping itu mereka akan mendapatkan bonus jika rajin mencari order. Setiap kali berhasil melaksanakan 5 order, driver akan diberi bonus Rp. 50.000,00. Cari kerja dijamin sekarang susah belum tentu yang punya gelar langsung dapat kerja jadi gak salah mencoba segala peluang yang ada, gak perlu capek ngetem tinggal pantau aplikasi penumpang order beres.⁸⁵ Sistem yang digunakan dalam perusahaan transportasi online ini adalah sistem bagi hasil, yang pembagiannya

⁸² <http://strategihukum.net/peran-pemerintah-dalam-mengatur-bisnis-jasa-berbasis-teknologi-aplikasi>, diakses pada tgl 28 Oktober 2016 pkl 11.20 WIB.

⁸³ Wawancara dengan Suyitno sebagai driver transportasi online tanggal 27 Oktober 2016 pukul: 09.00 WIB.

⁸⁴ Wawancara dengan Bagus Darmawan sebagai driver transportasi online tanggal 27 Oktober 2016 pukul: 10.20 WIB.

⁸⁵ Wawancara dengan Kuncoro Sutrisno sebagai driver transportasi online tanggal 27 Oktober 2016 pukul: 12.30 WIB

20/80. 20% untuk perusahaan dan 80% untuk driver, dalam hal ini mereka sangat diuntungkan. Selain mendapat banyak keuntungan tersebut, para driver juga mendapatkan kerugian antara lain jika para penumpang membatalkan orderan. Berdasar aturan baru yang ditetapkan manajemen perusahaan tersebut, jika ada pembatalan secara sepihak oleh penumpang akan ada pengurangan nilai kerja bagi driver. Aturan yang dipake gak ribet cuma perlu dicermati aja dipelajari dan usaha jangan sampe ada penumpang yang tau-tau batalin sepihak, kan kalo gitu kita yang jadi pengemudi yang rugi.⁸⁶

Go-Car memiliki tarif lebih murah dari taksi konvensional karena sudah pasti cocok untuk kantong mahasiswa.⁸⁷ Melalui aplikasi Go-Jek dirasa lebih praktis, karena tinggal membuka aplikasi saja dan memilih orderan apa yang diinginkan. Daripada harus menelepon operator angkutan umum lainnya yang perlu waktu lebih lama.⁸⁸ Kebanyakan dari mereka lebih memilih layanan Go-Car dikarenakan lebih aman dan dikarenakan drivernya lebih ramah. Apalagi sekarang banyak promo yang ditawarkan, sedangkan kalau menggunakan taksi biasa nggak ada promonya sama sekali.⁸⁹

⁸⁶ Wawancara dengan Haryanto Susilo sebagai driver transportasi online tanggal 27 Oktober 2016 pukul: 14.00 WIB.

⁸⁷ Wawancara dengan Meylani Fitasih sebagai pengguna transportasi online tanggal 26 Oktober 2016 pukul: 11.00 WIB.

⁸⁸ Wawancara dengan Dewi Retno Setyaningsih sebagai pengguna transportasi online tanggal 26 Oktober 2016 pukul: 11.30 WIB.

⁸⁹ Wawancara dengan Anna Kartika sebagai pengguna transportasi online tanggal 25 Oktober 2016 pukul: 14.00 WIB.

Uraian mengenai perbandingan antara penyedia transportasi umum dengan penyedia transportasi *online*:⁹⁰

No.	Ruang Lingkup	Penyedia Transportasi Umum (Angkot, taksi)	Penyedia Aplikasi PT. Go-Jek Indonesia
1	Bentuk Badan Hukum	Perseroan Terbatas	Perseroan Terbatas
2	Perizinan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP) 2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) 3. Surat Izin Usaha Jasa Transportasi (SIUJT) 4. Nomor Pokok 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP) 2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) 3. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) 4. Izin Prinsip/ Izin Usaha dari BKPM (untuk PMA/ perusahaan modal

⁹⁰ <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-broleh-bimo-praseto-ayu-primandani>, diakses pada tgl 8 Oktober 2016, Pkl 09.50 WIB.

		<p>Wajib Pajak (NPWP)</p> <p>5. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek</p> <p>6. Izin Penyelenggaraan Orang Tidak dalam Trayek</p> <p>7. Izin Penyelenggaraan angkutan barang khusus dan/atau alat berat</p> <p>8. Sertifikasi Uji Tipe Kendaraan Bermotor</p>	<p>asing</p> <p>5. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)</p>
3	Tanggung Jawab Pada Konsumen	Terhadap pelaksanaan jasa transportasi umum yang diberikan kepada	Terhadap pengguna aplikasi yang digunakan untuk memesan jasa

		konsumen	transportasi
--	--	----------	--------------

Jadi berdasar uraian diatas dapat disimpulkan bahwa layanan Go-Car tidak sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dikarenakan terdapat beberapa pasal yang dilanggar oleh penyedia layanan transportasi online tersebut dan dapat dilihat dari tabel diatas mengenai perbandingan yang dimiliki oleh penyedia transportasi umum dan penyedia layanan Go-Car PT. Go-Jek Indonesia bahwa penyedia layanan tidak memenuhi beberapa aturan yang seharusnya dimiliki oleh penyedia transportasi umum.

Fenomena Go-Car merupakan bentuk transportasi yang diharapkan masyarakat karena aman, nyaman, mudah, cepat dan terjangkau. Walaupun pelaksanaan Go-Car belum memiliki legalitas atau keabsahan dari pemerintah. Sementara menurut Hukum Perdata, perusahaan angkutan berbasis aplikasi dalam transaksi jual belinya telah memenuhi syarat-syarat sah jual beli (perjanjian) seperti yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPperdata.