

TINJAUAN HUKUM TERHADAP LAYANAN TRANSAKSI DAN TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE

Dian Mandayani Ananda Nasution

Universitas Al Washliyah, Medan, Sumatera Utara

Email : siregar_fai@yahoo.com

ABSTRAK

Pertumbuhan jumlah perusahaan transaksi dan transportasi berbasis aplikasi dewasa ini adalah hal yang sangat menggembirakan disatu sisi, namun menimbulkan polemik di sisi lain. Penerapan aturan hukum yang berbeda mengakibatkan terjadinya persaingan tidak sehat diantara perusahaan transportasi., persoalan hukum lain yang tak kalah penting adalah perlindungan konsumen dan status hukum dan perlindungan bagi penyedia layanan (pengemudi). Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normative, yaitu penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan. Sumber Data dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Hasil penelitian mengemukakan konstruksi hukum yang tercipta dari transaksi dan transportasi online bervariasi tergantung jenis layanan yang diminta. Pengaturan mengenai perlindungan hukum bagi konsumen belum jelas dalam transaksi dan jasa transportasi berbasis aplikasi, demikian pula tidak ada pengaturan mengenai pembagian resiko yang sewaktu waktu dapat terjadi akibat keadaan memaksa atau *overmacht*. Payung hukum terhadap pengemudi transportasi berbasis aplikasi hukum adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, sedangkan masalah transportasi adalah ranah publik, yang perlu pengaturan administratif dari pemerintah.

Kata Kunci : Tinjauan Hukum, Transaksi Dan Transportasi, Online

ABSTRACT

The growing number of transaction-based companies and application-based transport today is a very exciting thing on one side, yet it creates a polemic on the other. The application of different legal rules leads to unhealthy competition among transport companies, other equally important issues are consumer protection and legal status and protection for service providers (drivers). This study uses normative legal research, ie research that refers to the legal norms contained in legislation. Data Source in this research is secondary data consisting of primary law material, secondary law material and tertiary law material. The results suggest that legal constructions created from online transactions and transport vary depending on the type of service requested. The regulation of legal protection for consumers is unclear in application-based transactions and services, nor is there any regulation of risk sharing that may occur at any time due to coercive or overmacht circumstances. The legal umbrella of law-based transport lawyers is the Civil Code, while the transport problem is the public sphere, which requires administrative arrangements from the government.

Keywords : Legal Review, Transaction And Transportation, Online

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Semakin tingginya mobilitas dan aktivitas masyarakat menyebabkan kebutuhan akan adanya suatu aplikasi yang dapat memudahkan dalam segala transaksi sehari-hari menjadi suatu keharusan. Mulai dari urusan transportasi, pemenuhan kebutuhan sehari-hari, pembayaran berbagai tagihan sampai pada pemenuhan kebutuhan tersier seperti pembelian tiket konser, olahraga dan lainnya kini dengan kemajuan teknologi cukup dijalankan dengan satu aplikasi yang dikendalikan ‘hanya’ dengan jari jemari kita diatas tombol-tombol ponsel pintar dalam genggaman. Tentunya ini adalah suatu fenomena yang menggembirakan, karena dengan penemuan seperti ini kita sangat terbantu dari segi efisiensi waktu dan tenaga.

Kini masyarakat sudah tidak asing dengan berbagai aplikasi online untuk berbagai transaksi. Adalah Go-Jek, perusahaan teknologi karya anak bangsa, yang didirikan pada tahun 2010 atas ide seorang Nadiem Makarim yang terinspirasi dari pengalamannya dengan tukang ojek langganannya saat jalanan Jakarta macet. Tercetuslah ide untuk menciptakan suatu teknologi yang dapat menghubungkan tukang ojek dengan calon-calon pelanggannya sehingga waktu tukang ojek tidak hanya habis menunggu di pangkalan.¹ Awalnya layanan jasa yang disediakan perusahaan ini hanya call center saja. Namun seiring dengan pengembangan modal, maka inovasi terus dilakukan hingga kini gojek menyediakan berbagai layanan selain transportasi, yaitu layanan pesan antar makanan, layanan pengiriman barang atau dokumen, layanan antar pesan belanja, layanan pindah barang, layanan pijat kesehatan bahkan sampai layanan salon kecantikan.

¹ [https://m.detik.com, news/tokoh/2938089/nadiem-makarim-pendiri-gojek-yang-sudah-bantu-10-ribu-sopir-ojek](https://m.detik.com/news/tokoh/2938089/nadiem-makarim-pendiri-gojek-yang-sudah-bantu-10-ribu-sopir-ojek), Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

Tidak hanya perusahaan Go-Jek yang merambah bisnis online jasa segala transaksi ini, disamping itu juga ada perusahaan asal Malaysia yaitu Grab yang beroperasi selain di Indonesia juga di lima Negara lainnya yaitu Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, dan Filipina.² Demikian pula Perusahaan jaringan transportasi asal San Fransisco, California yaitu Uber yang merupakan perusahaan rintisan dan perusahaan jaringan transportasi yang menciptakan aplikasi penyedia transportasi yang menghubungkan penumpang dengan sopir kendaraan sewaan serta layanan tumpangan.³ Perusahaan yang menjalankan bisnis transaksi dan transportasi berbasis aplikasi online semakin menjamur di Indonesia. Selain Go-Jek, Grabb dan Uber yang sudah memiliki nama besar di industry ini, juga turut berkembang perusahaan-perusahaan lainnya yang memiliki pola serupa yang mengandalkan system aplikasi online yang dapat diunduh di play store dan iOS pada ponsel pintar (*smartphone*).

Fenomena ini memiliki berbagai dampak, dari satu sisi, tampaknya konsumenlah yang paling diuntungkan. Ketersediaan berbagai aplikasi online memudahkan mereka untuk memilih moda transportasi bahkan melakukan berbagai transaksi. Hal ini tentunya secara naluriah tentunya akan memicu para produsen untuk terus berinovasi dalam pelayanan, dan harga tentunya yang semakin bersaing. Namun, apabila kita sudah berbicara mengenai perlindungan hukum khususnya bagi konsumen, permasalahan akan muncul, kemana konsumen akan meminta pertanggungjawaban apabila terjadi kerugian bagi dirinya, apakah menuntut perusahaan, atau driver, atau merchant selaku mitra perusahaan. Tidak jarang terjadi, misalnya dalam hal layanan pesan antar makanan, makanan yang sudah diantar oleh driver

² <https://www.wikipedia.org/wiki/grab>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

³ <https://www.wikipedia.org/wiki/uber>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

ternyata tidak layak konsumsi. Tentunya hal ini memerlukan pemikiran hukum tersendiri.

Dampak sosial dari menjamurnya system aplikasi transportasi juga sangat terasa. Disatu sisi Pemerintah terbantu dengan terciptanya lapangan pekerjaan. Minat masyarakat untuk menjadi mitra perusahaan aplikasi cukup tinggi. Untuk pengemudi gojek saja, tercatat di 5 tahun awal kemunculannya jumlah pengemudi gojek sudah menyentuh angka 120.000 orang.⁴ Grab, misalnya, melalui keterangan pers di tahun 2016 mengumumkan bahwa Indonesia telah menjadi pasar terbesar Grab di Asia Tenggara.⁵ Hal ini cukup signifikan mengurangi angka pengangguran, namun disisi lain menyebabkan kesenjangan dan kecemburuan bagi pengemudi jasa transportasi manual.

Berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis sendiri, seringkali pengemudi jasa online harus sembunyi-sembunyi menaikkan penumpang terutama di area-area publik seperti bandara dan stasiun kereta api. Berita-berita pengeroyokan yang dilakukan pengemudi transportasi biasa (becak,taksi,angkot) terhadap pengemudi online juga kerap kita dengar, seperti yang dilansir tribunnews.com (video pengemudi ojek online dikeroyok, jadi bulan-bulanan sopir angkot di simpang pos medan), Kompas.com (pengemudi grab di Kendari dikeroyok Sopir Taksi yang Unjuk Rasa), BeritaSumut.com (Pengemudi Ojek Online Nyaris Bentrok dengan Supir Angkot di Padang Bulan) juga berbagai berita unjuk rasa supir angkot dan taksi yang menolak kehadiran moda transportasi berbasis aplikasi ini. Dari perspektif hukum persaingan usaha, fenomena seperti ini tentunya harus ditanggapi secara serius oleh Pemerintah.

Pertumbuhan transportasi dan jasa transaksi berbasis aplikasi ini, selain berdampak sosial dan ekonomi, ternyata menyisakan persoalan

⁴ <https://kumparan.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

⁵ <https://infokomputer.grid.id>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

hukum yang tidak sedikit. Perlindungan hukum terhadap konsumen masih menjadi persoalan apakah menjadi tanggung jawab perusahaan ataukah pengemudi, dan apakah pengemudi statusnya pekerja, sehingga aturan undang-undang ketenagakerjaan mengikat bagi perusahaan dan pengemudi, dan juga persoalan pembagian dan atau pembagian resiko apabila terjadi *overmacht*, apakah dibebankan kepada perusahaan, pengemudi, merchant (dalam hal layanan jasa atau jual beli barang), ataukah konsumen.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas penulis membuat rumusan masalah, bagaikan tinjauan hukum terhadap layanan transaksi dan transportasi berbasis aplikasi online?

II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian harus digunakan dalam suatu penelitian ilmiah, karena ciri khas ilmu adalah dengan menggunakan metode.⁶ Inti daripada metodologi dalam setiap penelitian hukum adalah bagaimana suatu penelitian hukum itu harus dilakukan.⁷ Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normative, yaitu penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.⁸ Dapat disimpulkan bahwa metode penelitian hukum normatif adalah suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya. Logika keilmuan yang ajeg dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri.⁹

⁶ Johnny Ibrahim, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, hlm. 294.

⁷ Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 17.

⁸ Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 14.

⁹ Johnny Ibrahim, *Op.cit*, hlm.57.

Sumber Data dalam penelitian ini adalah data sekunder¹⁰ yang terdiri dari : Bahan hukum primer, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen, hukum ketenagakerjaan dan hukum transportasi, form aplikasi yang sekaligus merupakan perjanjian. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari buku teks, jurnal, pendapat sarjana dan hasil penelitian. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara studi kepustakaan (*library research*). Teknik analisis dilakukan dengan data yang sudah diperoleh dan dikumpulkan selanjutnya akan ditelaah dan dianalisis secara kualitatif, kemudian ditafsirkan secara yuridis, logis dan sistematis. Pertama, menemukan makna atau konsep-konsep yang terkandung dalam data sekunder. Konseptualisasi ini dilakukan dengan memberikan interpretasi terhadap data-data yang berupa kata-kata dan kalimat-kalimat; kedua, mengelompokkan konsep-konsep yang sejenis atau berkaitan (kategorisasi); ketiga, menemukan hubungan diantara pelbagai kategori; keempat, hubungan diantara pelbagai kategori diuraikan dan dijelaskan. Penjelasan dilakukan dengan menggunakan perspektif pemikiran teoritis para sarjana. Setelah data-data diseleksi, kemudian dianalisis secara kualitatif menggunakan metode deduktif. Metode deduktif berpangkal dari prinsip-prinsip dasar, kemudian menghadirkan obyek yang diteliti,¹¹ untuk menarik suatu kesimpulan yang bersifat khusus. Analisis diuraikan secara deskriptif yang bersifat kualitatif. Hasil dari analisis ini diharapkan mampu memberikan jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini.

¹⁰ Bambang Waluyo, *Op.cit.*, hlm.14.

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm.42.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Transaksi berbasis aplikasi online pada hakekatnya adalah sebuah perikatan. Sebagaimana definisi perikatan yang dikemukakan oleh Subekti, bahwa suatu perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.¹² Melihat kegiatan transaksi yang dilakukan dengan aplikasi, maka terpenuhi definisi perikatan tersebut dimana terdapat lebih dari satu pihak, yang saling memiliki hak yang wajib dipenuhi oleh para pihak, dan harus menunaikan kewajiban pula kepada para pihak.

Ada beberapa pihak yang terlibat dalam transaksi berbasis aplikasi ini, yaitu : Perusahaan yang memiliki aplikasi perangkat lunak, Pengemudi ojek (penyedia layanan), Konsumen, restoran, toko, penyedia jasa lainnya. Perlu digaris bawahi penegasan bahwa perusahaan mereka adalah perusahaan teknologi, dengan demikian perusahaan seperti Go-Jek, Grab dan Uber tidak perlu untuk mengurus ijin usaha dibidang transportasi. Dengan kata lain, mereka hanyalah sebagai penghubung antara calon penumpang atau calon pengguna jasa dengan pengemudi sebagai penyedia layanan.

Secara garis besar, layanan yang tersedia dalam aplikasi online yang ditawarkan adalah :

1. Layanan transportasi antar jemput baik dengan sepeda motor ataupun mobil. Dari jenis layanan ini melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan atau pengemudi dan konsumen.
2. Layanan pesan antar makanan secara online dengan pilihan berbagai makanan dari berbagai restoran yang sudah terdaftar dalam aplikasi. Jenis layanan ini melibatkan tiga pihak dalam transaksi yaitu perusahaan aplikasi, penyedia layanan, restoran, dan konsumen.

¹² Subekti, 1984, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermedia, Jakarta, hlm. 1

3. Layanan pengiriman antar jemput barang atau dokumen. Caranya adalah calon konsumen membuka fitur layanan ini, kemudian penyedia layanan akan datang dan mengambil barang atau dokumen dan diantarkan ke alamat yang ditentukan konsumen. Transaksi ini melibatkan tiga pihak, yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen.
4. Layanan pesan antar belanja dari berbagai daftar toko dan produk belanja. Dari skema transaksi ini terlibat empat pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan, toko dan konsumen.
5. Layanan pindah barang. Dengan memilih fitur layanan ini, penyedia layanan akan datang untuk mengangkut barang yang akan dipindahkan ketempat tujuan. Transaksi ini melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen.
6. Layanan pijat kesehatan professional. Disini Perusahaan aplikasi akan menghubungkan konsumen dengan penjual jasa pijat. Ada tiga pihak dalam transaksi ini yaitu perusahaan, penjual jasa dan konsumen.
7. Layanan jasa kebersihan professional. Apabila konsumen menggunakan fitur ini maka perusahaan akan menghubungkan dengan penjual jasa kebersihan yang akan langsung datang ke alamat konsumen. Ada tiga pihak dalam transaksi ini yaitu perusahaan, penjual jasa tenaga kebersihan dan konsumen.
8. Layanan jasa perawatan kecantikan. Fitur ini mekanismenya sama dengan layanan jasa kebersihan yang melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, salon virtual dan konsumen.
9. Layanan pesan antar tiket ke tangan pelanggan mulai dari tiket konser, olahraga dan lain-lain. Pada fitur ini, penyedia layanan atau pengemudi berdasarkan pesanan konsumen akan melakukan pembelian tiket untuk konsumen dan menyerahkannya pada konsumen dengan menerima biaya atau jasa titip beli. Ada empat pihak dalam fitur ini yaitu perusahaan, penyedia layanan, penjual tiket dan konsumen.

10. Layanan pengisian ulang pulsa langsung dari aplikasi. Fitur ini hanya antara perusahaan aplikasi dengan konsumen. Pengisian pulsa langsung tanpa perantara penyedia layanan.

Demikian jenis layanan yang dapat penulis identifikasi dari transaksi berbasis aplikasi seperti Go-jek, Grab dan Uber, dan tidak menutup kemungkinan akan terus bertambah fitur-fitur layanan lainnya seiring animo masyarakat untuk menggunakan aplikasi ini. Hal ini sangat dimungkinkan mengingat sistem hukum perikatan kita yang bersifat terbuka dan menganut asas kebebasan berkontrak. Terbuka, artinya bahwa setiap orang dapat membuat jenis-jenis perikatan baru selain dari yang sudah disebutkan dalam Undang-Undang. Asas kebebasan berkontrak, yang tercermin dari Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan: “Semua Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang undang bagi mereka yang membuatnya.”

Dari berbagai jenis layanan yang sudah diuraikan sebagiannya dapat kita lihat bahwa skema transaksi berubah-ubah, ada yang melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen. Ada yang empat pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan, merchant/restoran dan konsumen. Ada pula jenis layanan yang tidak melibatkan penyedia layanan/ pengemudi seperti pada jenis layanan pengisian pulsa dan pelayanan jasa kebersihan, perawatan kecantikan. Hal ini dapat menjadi dasar asumsi bagi perusahaan aplikasi untuk mengklaim dirinya bahwa mereka bukan perusahaan jasa transportasi.

Penyedia layanan atau pengemudi bukan pekerja bagi perusahaan aplikasi. Hal serupa dapat kita lihat pada perusahaan Grab yang menyebut pengemudi sebagai mitra, bukan pekerja.¹³ Grab menambahkan bahwa pada dasarnya setiap mitra pengemudi bekerja bagi dirinya sendiri. Demikian pula hal yang sama terjadi pada perusahaan Uber yang menjadikan pengemudi

¹³ <https://www.grab.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018.

sebagai mitra, bukan pekerja.¹⁴ Hubungan antara pengemudi atau penyedia layanan dengan perusahaan adalah hubungan kemitraan yang bersifat koordinatif bukan hubungan majikan-pekerja yang bersifat sub ordinatif. Oleh karena itu yang diterima oleh pengemudi atau penyedia layanan bukanlah upah, melainkan keuntungan bagi hasil yang sudah ditentukan sistem pembagiannya dengan perusahaan aplikasi.

Sebagai sebuah perjanjian pada umumnya, maka perjanjian kemitraan tunduk pada ketentuan Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sedangkan ketentuan khusus, bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sampai dengan Pasal 1641 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal 1618 KUHPerdata mendefinisikan persekutuan sebagai suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu dalam persekutuan, dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya. Selanjutnya Pasal 1619 menentukan bahwa masing-masing sekutu wajib memasukkan suatu modal sebagai inbreng, baik berupa barang, uang ataupun kerajinan atau tenaganya.¹⁵

Berangkat dari pemahaman bahwa hubungan antara pengusaha penyedia aplikasi dengan penyedia layanan atau pengemudi adalah hubungan kemitraan maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak berlaku, karena yang diatur oleh Undang Undang Ketenagakerjaan adalah hubungan pekerja dengan pengusaha. Setelah mengidentifikasi status hubungan hukum antara pengusaha aplikasi dengan pengemudi atau penyedia layanan, maka selanjutnya adalah menentukan hubungan hukum antara pengemudi atau penyedia layanan dengan konsumen yaitu hubungan hukum sebagai penyedia jasa dengan konsumen. Dari skema ini terlihat bahwa konsumen sebagai pengguna jasa tidak ada hubungan hukum dengan perusahaan aplikasi.

¹⁴ <https://www.uber.com>, Diakses Pada Tanggal 27 February 2018

¹⁵ Subekti, R.Tjitrosudibio, 1992, *Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, Pradnya Pramita, Jakarta, hlm. 356.

Tidak adanya hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan konsumen menyebabkan persoalan tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap konsumen menjadi tidak jelas. Demikian pula pengaturan tentang pembagian resiko yang mungkin saja terjadi dalam setiap transaksi, apakah resiko yang ditimbulkan dari keadaan *overmacht* sepenuhnya dibebankan kepada pengemudi sebagai penyedia layanan atau beban resiko juga ditanggung oleh perusahaan penyedia aplikasi. Hal ini menjadi kontroversi, ditambah lagi dalam Syarat dan Ketentuan yang disodorkan oleh pihak perusahaan penyedia aplikasi selalu mencantumkan klausula eksonerasi yang mengecualikan tanggungjawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap kelalaian yang disebabkan oleh penyedia layanan atau pengemudi.

Permasalahan klasik yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum perlindungan konsumen asas kebebasan berkontrak yang dianut oleh hukum perikatan kita. Disatu sisi kebebasan berkontrak merupakan keniscayaan, mengingat hal ini sangat diperlukan dalam dunia bisnis yang sangat cepat perkembangannya, sehingga berkembanglah berbagai macam jenis kontrak diluar KUHPerduta. Namun disisi lain, asas kebebasan berkontrak menjadi boomerang dimana setiap orang bebas membuat perjanjian apa saja.¹⁶ Kalau kedudukan masing-masing pihak yang membuat perjanjian seimbang kedudukannya tidak akan menjadi masalah, namun sering terjadi bagi mereka yang kuat kedudukannya dan kuat daya tawarnya, akan menentukan isi perjanjian secara sepihak dimana pihak lain hanya ada pilihan *take it or leave it*, dengan dalih asas kebebasan berkontrak. Inilah yang tercermin dalam perjanjian baku atau klausula eksonerasi.

Berkaitan dengan aspek perlindungan konsumen, sebenarnya terdapat larangan penggunaan klausula eksonerasi yaitu dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen ini disebutkan bahwa klausula

¹⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 63.

eksonerasi termasuk klausula baku yang dilarang. Adapun tujuan larangan penggunaan klausula eksonerasi adalah supaya kedudukan konsumen dengan pelaku usaha sejajar tanpa ada yang ter subordinatif (penjelasan Pasal 18 ayat 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen). Namun yang menjadi persoalan adalah konsumen disini bukan pengguna atau pemakai jasa langsung dari perusahaan penyedia aplikasi, sebagaimana telah dutarakan sebelumnya bahwa perusahaan penyedia aplikasi hanyalah sarana yang menghubungkan konsumen dengan “pelaku usaha sebenarnya” sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Apabila ditinjau dari Syarat dan Ketentuan yang dibuat oleh perusahaan penyedia aplikasi, yang menegaskan bahwa mereka adalah perusahaan teknologi, bukan transportasi maka segala kewajiban yang digariskan oleh peraturan perundang-undangan dibidang transportasi tidak berlaku bagi perusahaan penyedia aplikasi, dan tidak wajib memiliki izin usaha seperti perusahaan angkutan umum. Tentunya hal ini menimbulkan kontroversi dan penolakan kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi dari kalangan perusahaan angkutan umum konvensional. Pengaturan transportasi berbasis aplikasi menjadi angkutan umum juga masih tidak sesuai dengan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena undang-undang ini tidak mengatur motor sebagai sarana transportasi umum.

Dari perspektif keadilan juga dirasakan kesenjangan, dimana perusahaan angkutan umum terikat dengan peraturan perundang-undangan termasuk masalah pengaturan jumlah armada, rute, plat kuning dan perpajakan, sementara tidak ada aturan yang mengikat bagi transportasi berbasis aplikasi, sehingga kehadiran transportasi berbasis aplikasi dianggap sebagai sebuah ancaman, bukan sebagai pesaing yang memotivasi untuk terus meningkatkan pelayanan dan kenyamanan bagi konsumen.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tersebut diatas dapat disimpulkan, konstruksi hukum yang tercipta dari transaksi dan transportasi online bervariasi tergantung jenis layanan yang diminta. Pengaturan mengenai perlindungan hukum bagi konsumen belum jelas dalam transaksi dan jasa transportasi berbasis aplikasi. Klausula eksonerasi yang dibuat secara sepihak oleh perusahaan penyedia aplikasi selalu mengecualikan perusahaan dari tanggung jawab menanggulangi kerugian akibat kelalaian penyedia layanan (pengemudi). Demikian pula tidak ada pengaturan mengenai pembagian resiko yang sewaktu waktu dapat terjadi akibat keadaan memaksa atau *overmacht*. Payung hukum terhadap pengemudi transportasi berbasis aplikasi belum memadai. Selama ini yang menjadi dasar hukum adalah hukum perikatan sebagaimana diatur Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang bersifat privat. Sedangkan masalah transportasi adalah ranah publik, yang perlu pengaturan administratif dari pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ibrahim, Johnny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang.
- Kristiyanti, Celina Tri Siwi, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Marzuki, Peter Mahmud, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1985, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta
- Soekanto, Soerjono, Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Subekti, 1984, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermedia, Jakarta.
- Subekti, R. Tjitrosudibio, 1992, *Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, Pradnya Pramita, Jakarta.
- Waluyo, Bambang, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.

B. Internet

- Detik.com, <https://m.detik.com>news/tokoh/2938089/nadiem>, makarim pendiri gojek yang sudah bantu 10 ribu sopir gojek, diakses pada tanggal 27 Februari 2018
- <https://www.wikipedia.org/wiki/grab>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://www.wikipedia.org/wiki/uber>. Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://kumparan.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://infokomputer.grid.id>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://www.gojek.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://www.grab.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018
- <https://www.uber.com>, Diakses Pada Tanggal 27 Februari 2018

C. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen