

ASPEK HUKUM TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI DALAM PERSPEKTIF HUKUM INDONESIA

Anis Maria*

ABSTRAK

Perkembangan teknologi dan globalisasi ekonomi di Indonesia menimbulkan pergeseran budaya masyarakat dari penggunaan transportasi secara konvensional menuju pemanfaatan transportasi berbasis aplikasi. Penggunaan angkutan jalan berbasis aplikasi ini kian lama semakin meluas di hampir seluruh kota besar di Indonesia, namun regulasi yang mengaturnya belum terbentuk dengan sempurna. Artikel ini menguraikan legalitas transportasi berbasis aplikasi sesuai regulasi yang telah ada saat ini dan juga pengaturan transportasi berbasis aplikasi di beberapa negara sebagai bahan untuk mengkaji lebih lanjut terkait regulasi yang perlu dibentuk untuk mengatur transportasi berbasis aplikasi ini, serta pentingnya pengaturan transportasi berbasis aplikasi di Indonesia. Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif dan data diperoleh melalui studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan pengaturan saat ini cenderung bersifat desentralisasi di masing-masing daerah, sehingga belum ada kesamaan hukum di bidang ini. Namun pengaturan yang ada saat ini masih perlu disempurnakan terkait berbagai aspek hukum, antara lain keabsahan kendaraan roda dua sebagai sarana transportasi, perlindungan konsumen, dan perlindungan mitra (*driver*) dalam perjanjian kemitraan dengan perusahaan.

Kata kunci: aplikasi; aspek hukum; transportasi.

ABSTRACT

Technological development and economic globalization in Indonesia has brought some changes in the culture of society from using the conventional transportation to the application-based transportation. The phenomenon of this application-based transportation is growing rapidly in most of major cities in Indonesia, but the regulations have not been formed perfectly. This article's outlines is a description of related regulations of transportation regarding application-based transportation in Indonesia, regulations regarding application-based transportation implemented in several countries as comparison; lastly, to formulate a suitable regulation of application-based transportation in Indonesia. The approach method used is normative juridical and data obtained through literature studies. The results of the study indicate that the current regulations tend to be decentralized in each region, so somehow there are no legal similarities in this field. However, the current regulations is still need to be improved in relation to various legal aspects. A judicial review of the regulations regarding to application-based transportation including its legality as transportation, consumer protection, and protection for driver's right in partnership agreement.

Keywords: application; legal status; transportation.

* Lembaga Pengembangan Perbankan Indonesia, Jl. Kemang Raya No. 35, Jakarta Selatan 12730, email: anismaria2@gmail.com.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi telah menghasilkan berbagai inovasi di tengah masyarakat. Saat ini kita memasuki suatu zaman yang disebut dengan era digital (*digital age*).¹ Di dalam era digital tidak ada lagi batas-batas wilayah yang jelas (*borderless*) yang berdampak pada kedaulatan suatu Negara yang diakibatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.² Di bidang transportasi khususnya di Indonesia, inovasi muncul melalui aplikasi penyedia jasa angkutan jalan, sebut saja Gojek. Awal tahun 2018 Go-Jek menyatakan telah memiliki 20 juta pengguna.³ Perkembangan teknologi di bidang transportasi ini kemudian memunculkan persaingan usaha dengan angkutan jalan konvensional. Berbagai konflik dengan pelaku usaha angkutan jalan konvensional kemudian mengarah kepada tindakan penolakan sampai pada larangan beroperasinya angkutan jalan berbasis aplikasi ini di beberapa daerah.

Akar persoalan konflik ini adalah regulasi yang belum mengatur keberadaan angkutan jalan berbasis aplikasi ini sehingga keberadaan bisnis angkutan jalan berbasis aplikasi ini dianggap lebih diuntungkan dibandingkan bisnis angkutan jalan konvensional seperti ketidakseimbangan tersebut tampak dari persoalan tarif, pengenaan pajak, uji KIR, dan pul parkir kendaraan.⁴

Pelaku usaha angkutan jalan konvensional merasa keberatan dikarenakan regulasi yang

timpang antar sesama pelaku usaha ini. Hal-hal terkait perizinan kendaraan roda empat milik pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan umum, legalitas kendaraan roda dua sebagai angkutan jalan, perlindungan konsumen angkutan jalan berbasis aplikasi, inilah yang kemudian memicu konflik dan menimbulkan dorongan bagi Pemerintah untuk segera menerbitkan aturan untuk jasa angkutan jalan berbasis aplikasi ini. Mengingat keberatan para pelaku usaha transportasi konvensional berimbas pada munculnya berbagai larangan beroperasi untuk transportasi jalan berbasis aplikasi di beberapa daerah, sehingga berpotensi menimbulkan hambatan usaha dan ketimpangan lainnya di antara kedua pelaku usaha ini.

Sejalan dengan dinamika sosial ini, teori hukum responsif menyatakan bahwa hukum dimaknai sebagai suatu instrumen untuk melayani kebutuhan manusia, utamanya untuk berbagai perubahan sosial dan keadilan sosial di tengah masyarakat.⁵ Terkait perkembangan *cyberspace* sendiri, hal ini berkaitan dengan teori yang dikemukakan oleh Lawrence Lessig tentang pentingnya pengaturan dalam *cyberspace*, dan perlunya beberapa penyesuaian untuk hukum yang diterapkan yang berbeda dengan hukum yang berlaku di dunia nyata (*real space*). Di dunia nyata, hukum mengatur perilaku manusia secara langsung, sehingga hukum mengatur perilaku manusia dengan menentukan atau melarang aktivitas tertentu dengan akibat sanksi bagi yang melanggarnya.

¹ Tri Andika, "Kedaulatan Dibidang Informasi dalam Era Digital : Tinjauan Teori dan Hukum Internasional", *Jurnal Bina Mulia Hukum*, Vol.1, No. 1, 2016, hlm. 43

² *Ibid.*

³ Desy Setyowati, "Nadiem Makarim Klaim Go-Jek Punya 20 Juta Pengguna", 2018, (<https://katadata.co.id/berita/2018/04/26/nadiem-makarim-klaim-go-jek-punya-20-juta-pengguna>), diakses pada 10/12/2018.

⁴ Rohani Budi Prihatin, "Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online", *Majalah Info Singkat Kesejahteraan Sosial*, Vol. IX, No.07/I/Puslit/April/2017, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2009, hlm. 10.

⁵ Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*, Nusamedia, Jakarta, 2009, hlm. 14.

Namun *cyberspace*, memiliki arsitektur yang berbeda sehingga membuatnya sulit untuk diatur. Lawrence Lessig mengemukakan bahwa dalam *cyberspace* terdapat empat modalitas yang membatasi kebebasan manusia, yaitu *law*, *social norm*, *code* dan *market*.⁶ *Law* (hukum) mengatur perilaku manusia dengan menentukan atau melarang aktivitas tertentu dengan akibat sanksi bagi yang melanggarnya. Hukum yang mengatur *cyberspace* memerlukan seperangkat hukum khusus atau unik dan berbeda dari hukum di dunia nyata (*real space*) untuk dapat diterapkan. Di *real space*, hukum mengatur perilaku manusia secara langsung, akan tetapi di *cyberspace*, hukum mengatur perilaku manusia secara tidak langsung dengan tujuan untuk merubah *market*, *norms* dan *code*, dan ketiganya merupakan produk hukum yang mengatur *cyberspace* secara bersama-sama. Artinya hukum mempunyai hubungan yang erat dengan dinamika sosial di bidang *cyberspace*, demikian pula dalam kasus dinamika sosial di bidang angkutan jalan ini. Perkembangan di bidang transportasi ini memerlukan tindak lanjut melalui pembentukan aturan untuk menjamin keberlangsungan asas kebebasan berusaha bahwa setiap orang pada prinsipnya bebas berusaha untuk menghasilkan sesuatu yang baik bagi dirinya sendiri dan keluarganya, dengan tetap memperhatikan asas persamaan perlakuan bagi seluruh pelaku usaha. Di sisi lain, perlindungan konsumen juga perlu turut diperhatikan oleh pelaku usaha dan Pemerintah.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka tulisan ini mengkaji mengenai kedudukan transportasi berbasis aplikasi di Indonesia saat ini, serta pengaturan

pelaksanaan transportasi berbasis aplikasi di beberapa negara sebagai perbandingan, dan pentingnya pengaturan transportasi berbasis aplikasi di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah berupa metode penelitian yuridis normatif. Yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.⁷ Analisis yang dilakukan terhadap bahan-bahan hukum yang diperoleh yakni dengan cara deskriptif analitis. Tahapan penelitian dilakukan melalui 2 (dua) tahapan yaitu penelitian kepustakaan terhadap sumber data sekunder (peraturan perundang-undangan, (seperti Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik ("UU ITE"), Undang-undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan ("UU Perdagangan"), Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("UU LLAJ"), dan peraturan terkait lainnya), buku-buku, jurnal, serta putusan pengadilan).

PEMBAHASAN

Kedudukan Usaha Transportasi Berbasis Aplikasi di Indonesia

Transportasi berbasis aplikasi muncul di Indonesia sejak tahun 2015 yang diawali oleh aplikasi Go-Jek. Aplikasi ini memungkinkan

⁶ Agus Raharjo, Ringkasan Disertasi: Model Hibrida Hukum *Cyberspace* (Studi Tentang Model Pengaturan Aktivitas Manusia Di *Cyberspace* dan Pilihan Terhadap Model Pengaturan Di Indonesia), 2008, hlm. 18.

⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2011, hlm. 13.

konsumen memesan ojek secara *online*, dan aplikasi akan secara langsung mengkalkulasi biaya perjalanan dan pengemudi yang menerima permintaan akan menjemput penumpang di lokasi penjemputan. Dari penjelasan di atas, terdapat perbedaan antara klasifikasi kegiatan yang dilaksanakan oleh perusahaan penyedia aplikasi dan mitra (*driver*). Perusahaan penyedia aplikasi seperti Go-Jek, Uber, dan Grab dapat dikategorikan sebagai penyelenggara sistem elektronik, yang dapat diartikan sebagai pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.⁸ Melalui sistem elektronik yang disediakan oleh perusahaan penyedia jasa, mitra (*driver*) menggunakan sistem dan jaringan elektronik untuk berhubungan dengan konsumen. Pemanfaatan teknologi informasi dalam menjalankan bisnis perdagangan jasa oleh perusahaan penyedia transportasi berbasis aplikasi, dengan tujuan memperoleh imbalan atau kompensasi, sering dikenal dengan istilah perdagangan melalui sistem elektronik (*e-commerce*).

Pasal 1 angka 24 UU Perdagangan mendefinisikan perdagangan sebagai berikut:

“Perdagangan melalui sistem elektronik adalah perdagangan yang transaksinya dilakukan melalui serangkaian perangkat dan prosedur elektronik.”

Menanggapi fenomena bisnis transportasi berbasis aplikasi, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah menyusun regulasi di bidang transportasi berbasis aplikasi sejak tahun 2016. Namun, kedua regulasi yang telah diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan kemudian telah 2 (dua) kali

dibatalkan oleh Mahkamah Agung dan karenanya tidak sah dan tidak berlaku umum.

Maka dari penjelasan tersebut di atas, kedudukan usaha angkutan jalan berbasis aplikasi menurut hukum di Indonesia yang berlaku saat ini adalah sebagai berikut:

1. Pengaturan distribusikan kepada Pemerintah Daerah

Gambaran umum tentang regulasi terkait transportasi berbasis aplikasi hingga saat ini masih cenderung diatur melalui Peraturan Daerah (Perda). Kewenangan daerah untuk mengurus urusan dalam hal transportasi tercantum dalam Pasal 6 ayat 2 UU LLAJ yaitu yang menyebutkan bahwa bahwa dalam melaksanakan pembinaan, pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota. Hal ini dilakukan dalam rangka menjaga ketertiban dan keamanan umum.

Beberapa daerah yang sempat mengatur operasional transportasi berbasis aplikasi di daerahnya antara lain Bandung, Yogyakarta, Banyumas, Batam, dan Pekanbaru. Umumnya Perda yang diterbitkan daerah-daerah tersebut di atas merupakan bentuk penegasan untuk melarang transportasi berbasis aplikasi untuk beroperasi di daerah tersebut. Sedangkan di daerah lain seperti Banyuwangi justru menyambut keberadaan transportasi berbasis aplikasi dengan semangat kolaborasi dan peningkatan layanan masyarakat. Begitu pula, di kota besar contohnya Provinsi DKI Jakarta, tingkat ketergantungan masyarakat terhadap transportasi berbasis aplikasi justru kian meningkat. Pemprov DKI Jakarta sendiri juga hingga saat ini tidak melarang operasional transportasi berbasis aplikasi ini.

⁸ Pasal 1 Ayat 6 Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Dari paparan tersebut di atas, dapat disimpulkan belum ada keseragaman pengaturan terkait operasional transportasi berbasis aplikasi yang saat ini pada umumnya diatur oleh Pemerintah Daerah.

2. Tidak adanya legalitas atas keberadaan transportasi berbasis aplikasi

Pembatalan Permenhub menyebabkan keberadaan transportasi berbasis aplikasi kembali dianggap tanpa payung hukum, status taksi online misalnya akan sama dengan angkutan omprengan pelat hitam.

Terlebih lagi penggunaan kendaraan roda dua sebagai angkutan umum juga belum diatur dalam kedua Peraturan Menteri Perhubungan tersebut di atas. Artinya, transportasi berbasis aplikasi dapat dirazia karena tidak memenuhi ketentuan UU LLAJ (Pasal 47, dll).

3. Tidak mendukung persaingan usaha sehat antara transportasi berbasis aplikasi dan transportasi konvensional

a. Belum ditegakannya asas persaingan usaha di Indonesia

Pasal 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, berbunyi demikian:

“Pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.”

Dalam rangka mewujudkan persaingan usaha yang sehat sebagaimana digambarkan dalam bunyi pasal tersebut di atas, maka meskipun dua perusahaan transportasi yang beroperasi di Indonesia, dengan model bisnis yang berbeda, namun keduanya perlu

diperlakukan secara setara di hadapan hukum. Perbedaan perlakuan antara kedua perusahaan dengan jenis jasa yang sama dapat menyebabkan tidak terciptanya persaingan usaha yang kompetitif dan sehat.

Pembatalan pemberlakuan beberapa pasal di dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) yang terkait dengan pengaturan transportasi berbasis aplikasi membuat persyaratan yang harus dijalankan operator maupun pengemudi transportasi berbasis aplikasi menjadi lebih ringan baik dari sisi persyaratan perizinan dan pengawasan untuk kendaraan yang dijadikan angkutan umum, persyaratan perizinan dan pengawasan untuk perusahaan penyelenggara jasa. Beberapa perbedaan operasional antara transportasi berbasis aplikasi dan transportasi konvensional, antara lain tidak ada kewajiban bagi transportasi yang berbasis aplikasi untuk memiliki tanda khusus sebagai angkutan jalan, kelengkapan dokumen perjalanan yang sah, dan ukuran tulisan dan identitas kendaraan yang harus dipenuhi oleh angkutan sewa khusus.

b. Tidak menjamin asas kebebasan berusaha

Sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar 1945, pada Pasal 27 ayat (2) yang berbunyi: “Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.”

Legalitas transportasi berbasis aplikasi yang diatur saat ini melalui beberapa peraturan belum dapat menjamin pelaksanaan kebebasan berusaha khususnya untuk jasa transportasi berbasis aplikasi. Di berbagai tempat atau daerah ditemukan larangan dan penolakan beroperasinya transportasi berbasis aplikasi. Pertama, bahwa beberapa Peraturan Daerah telah diterbitkan terkait keberadaan transportasi berbasis aplikasi ini, dan umumnya

Peraturan Daerah ini secara tegas melarang operasional kendaraan roda dua (ojek) berbasis aplikasi karena kendaraan roda dua tidak masuk dalam kategori sarana yang dapat digunakan untuk transportasi umum. Namun di sisi lain, ketika jasa ojek belum menggunakan aplikasi online seperti saat ini, ojek pangkalan dapat beraktivitas tanpa ada penertiban atau penolakan.

Kedua, larangan taksi online untuk mengangkut penumpang di bandara. Larangan ini diberlakukan untuk taksi online yang tidak memenuhi ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam Permenhub ini disebut dengan nama angkutan sewa khusus, dan dilengkapi dengan persyaratan kendaraan dan persyaratan pelayanan. Mengutip dari hukumonline.com, bahwa untuk dapat beroperasi di kawasan bandar udara Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi terlebih dahulu harus diikuti seluruh persyaratan dan aturan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan.⁹ Hal ini bertolak belakang dengan putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P HUM/2017 yang membatalkan beberapa Pasal dalam Permenhub tersebut, khususnya terkait persyaratan taksi online sebagai salah satu moda transportasi berbasis aplikasi.

4. Pemerintah belum memberi perhatian khusus untuk hak-hak mitra (*driver*) dalam hubungan mitra antara perusahaan dengan mitra (*driver*)

Hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan *driver* adalah hubungan kemitraan berdasarkan perjanjian

kemitraan. Perlindungan hukum terhadap mitra (*driver*) bukanlah perlindungan bagi pekerja berdasarkan perjanjian kerja, melainkan perlindungan sebagai pihak dalam sebuah perjanjian kemitraan berdasarkan Pasal 1338 KUH Perdata.

Pasal 1338 KUH Perdata menyebutkan bahwa: "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku bagi undang-undang bagi mereka yang membuatnya"

Namun pelaksanaan asas kebebasan berkontrak ini tidak boleh melanggar syarat sahnya perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1320 KUH Perdata.

Salah satu syarat yang harus dipenuhi adalah adanya sebab yang halal sebagaimana diatur dalam Pasal 1337 KUH Perdata. Artinya isi perjanjian itu sendiri, harus menggambarkan tujuan yang akan dicapai oleh para pihak dan tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, maupun ketertiban umum.

Perjanjian kemitraan yang berlaku saat ini merupakan bentuk kontrak baku yang disusun sepihak oleh perusahaan. Dalam hal *driver* menandatangani perjanjian tersebut maka dianggap telah menyetujui semua syarat dan ketentuan yang dimuat dalam perjanjian kemitraan tersebut.

Dalam jurnal tentang "*Uber Economy*," Bostman dan Rogers menelusuri sejarah *on-demand economy* dan mengklasifikasikannya sebagai bentuk kapitalisme berbasis keramaian. Mereka menekankan kolaborasi antara perusahaan dengan mitra (*driver*) dan dimensi efisiensi dari konsep "*sharing economy*" yang dijalankan oleh perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini, perlu diperhatikan dalam

⁹ Sovia Hasanah, "Ini Syarat Agar Transportasi Online Boleh Beroperasi di Bandara", 2015, (<https://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt585055e2da50c/ini-syarat-agar-transportasi-online-boleh-beroperasi-di-bandara>), diakses pada 10/12/2018.

rangka mengarah pada ekonomi berkelanjutan. Kritik ini menanggapi bahwa beberapa perusahaan transportasi berbasis aplikasi berdampak negatif terhadap kualitas pekerjaan dan restrukturisasi tenaga kerja dengan cara yang mengeksploitasi pekerja.¹⁰

Sebuah penelitian menyatakan bahwa 55% pengemudi ojek online yang bekerja secara *full-time* mendapatkan penghasilan yang kurang dari UMP Jakarta, dan kondisi kesehatan dan jam kerja yang melebihi dari waktu yang ditentukan dalam UU Ketenagakerjaan merupakan masalah utama yang perlu diperhatikan untuk mitra (*driver*) transportasi berbasis aplikasi.¹¹

5. Belum ada standar khusus layanan jasa transportasi online dalam rangka menjamin keamanan dan kenyamanan konsumen.

Perlindungan konsumen dalam pemanfaatan jasa transportasi berbasis aplikasi dilindungi oleh beberapa peraturan perundang-undangan terkait. Hal ini penting mengingat skema jual beli dalam jasa transportasi berbasis aplikasi ini menggunakan skema transaksi melalui penghubung sehingga melibatkan 3 (tiga) pihak yaitu perusahaan penyedia aplikasi, mitra/*driver*, dan pengguna jasa/konsumen. Baik perusahaan penyedia aplikasi maupun mitra (*driver*) perlu memperhatikan hak-hak pengguna jasa yang wajib dipenuhi dalam pemanfaatan jasa transportasi berbasis aplikasi, yaitu antara lain:

- i. Penyelenggaraan sistem yang andal dan aman bagi pengguna jasa sesuai yang ditentukan dalam Pasal 16 UU ITE;

- ii. Kenyamanan dan keamanan berlalu lintas bagi pengguna jasa.

Mitra/*driver* berperan penting dalam mewujudkan layanan yang aman bagi pengguna jasanya. Dimulai dari proses rekrutmen mitra/*driver* yang saat ini cenderung bersifat kebijakan masing-masing perusahaan penyedia aplikasi. Akibatnya seringkali ditemukan berbagai keluhan bahkan perbuatan yang mengarah pada tindak pidana yang dilakukan oleh pengemudi transportasi berbasis aplikasi terhadap konsumennya. Belum ditetapkannya standar khusus mengenai kualifikasi pengemudi dan proses rekrutmen yang layak dapat menjadi penyebab timbulnya risiko keselamatan dan kenyamanan dalam pemanfaatan jasa.

Selain itu, mitra/*driver* berkewajiban memberikan jasa transportasi yang aman dan nyaman bagi pengguna jasa, dengan memperhatikan ketentuan kelayakan kendaraan yang digunakan dan kewajiban mematuhi standar keselamatan berlalu lintas baik bagi kendaraan roda empat maupun kendaraan roda dua yang telah ditetapkan.

- iii. Perlu adanya mekanisme pertanggungjawaban baik bagi perusahaan penyedia aplikasi atau mitra/*driver* dalam hal terdapat perbuatan yang dilakukan secara sengaja dan mengakibatkan kerugian konsumen dalam transaksi pemanfaatan jasa transportasi berbasis aplikasi.

Pasal 28 Ayat 1 UU ITE menyebutkan sanksi pidana penjara dan/atau denda dalam hal terjadi kerugian konsumen dimaksud. Pasal 65 UU Perdagangan yang menetapkan

¹⁰ Botsman, R. and Rogers R, (2010). "What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live", *JustJobs: Network Transformations in Technology, Transformations in Work*, 2016, hlm. 17.

¹¹ Victoria Faggidae, et.al, "On-Demand Transport Workers in Indonesia: Toward understanding the sharing economy in emerging markets", *JustJobs Network: Transformations in Technology, Transformations in Work*, 2016, hlm. 40.

sanksi administratif berupa pencabutan izin bagi pelaku usaha yang melanggar ketentuan kewajiban menyediakan data/informasi yang lengkap dan benar, meliputi antara lain syarat kontrak penyediaan jasa transportasi berbasis aplikasi, deskripsi jasa transportasi termasuk informasi pribadi mitra (*driver*) dan kendaraan yang digunakan sebagai alat transportasi yang ditawarkan, serta harga dan cara pembayaran jasa transportasi.

Pengaturan Angkutan Jalan Berbasis Aplikasi di beberapa Negara

Selain di Indonesia, keberadaan transportasi berbasis aplikasi ini berkembang pula di berbagai negara. Beberapa negara telah memiliki regulasi terkait perkembangan teknologi di bidang transportasi ini, sebagai berikut:

1. Inggris

Di Inggris, jasa taksi *online* disamakan dengan taksi konvensional, dan diperlakukan sebagai perusahaan transportasi, bukan sekedar perusahaan *platform* digital. Hal ini didasarkan pendapat bahwa Uber (salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi) tidak dapat dianggap sebagai *platform* digital, karena memasok transportasi merupakan komponen utama aktivitas ekonomi perusahaan. Sementara itu, layanan yang mempertemukan penumpang dan pengemudi satu sama lain melalui aplikasi adalah komponen sekunder.¹² *Transportation for London* (TFL), yang merupakan otoritas di bidang transportasi, Pemerintah Inggris memberlakukan standar

untuk para pengemudi untuk memiliki lisensi, kecakapan bahasa Inggris, dan pelaporan secara rutin tentang seluruh aktivitas bisnisnya. Semua pengemudi taksi (termasuk pengemudi Uber) diwajibkan untuk memiliki lisensi swasta/publik yang dikeluarkan oleh TFL yang berbagai tesnya harus dilalui termasuk pemeriksaan latar belakang yang disempurnakan, pemeriksaan medis dan penilaian topografi.¹³

Selain itu, transportasi berbasis aplikasi juga terikat pada aturan mengenai upah minimum sesuai peraturan negara. Hal ini juga mempengaruhi hubungan kemitraan perusahaan dengan mitra (*driver*) dengan munculnya kewajiban membayar cuti minimum dan hak cuti bagi para mitra (*driver*).¹⁴ Pendapat ini muncul seiring dengan pernyataan bahwa para mitra (*driver*) ini adalah karyawan dikarenakan tingginya tingkat kontrol yang dilakukan pihak perusahaan Uber.

2. India¹⁵

Meskipun sempat dilarang beroperasi oleh Pemerintah dengan pemblokiran situs web dan aplikasi, namun kemudian pada bulan Juli 2015 Pengadilan Tinggi Delhi mengesahkan regulasi untuk mengatur transportasi berbasis aplikasi ini.

Pokok-pokok aturan yang dimuat di dalamnya antara lain: harus mendapatkan lisensi dari Pemerintah, penggunaan bahan bakar ramah lingkungan, kewajiban mematuhi peraturan perbankan misal kewajiban proses otentikasi dua langkah dalam aplikasi pembayaran digital.

¹² Kustin Ayuwaragi, "Aturan Transportasi Online Sudah Mapan di Eropa", 2017, (<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20171011104914-384-247628/aturan-transportasi-online-sudah-mapan-di-eropa>), diakses pada 10/11/2018.

¹³ Paul Marmor dan Soma Fattah, "The bigger picture : is uber breaking or bending the rules?", *Alliott Group*, 2016, hlm. 8.

¹⁴ Terry Muthahhari, "Di Eropa, Uber adalah Perusahaan Taksi", 2017, (<https://tirto.id/di-eropa-uber-adalah-perusahaan-taksi-cCkh>), diakses pada 10/11/2018.

¹⁵ Alfred Adebare, The bigger picture: is uber breaking or bending the rules?, *Alliott Group*, 2016, hlm. 6.

3. Australia¹⁶

Pemerintah Sydney (*New South Wales*), mengumumkan peraturan tentang bisnis angkutan berbasis aplikasi telah disahkan sejak Desember 2015 sebagai pembaharuan atas regulasi transportasi yang sebelumnya. Pemilik lisensi taksi konvensional akan diberikan kompensasi dengan paket senilai \$ 250 juta dalam rangka penyesuaian industri.

Selain itu, dikarenakan Uber mengklaim bukan merupakan perusahaan layanan taksi dan mitranya (*driver*) bukanlah karyawan, sehingga mereka membebaskan dirinya dari GST (pajak barang & jasa) bagi supir taksi berlisensi, namun otoritas pajak Australia menolak hal yang demikian.

4. Jerman¹⁷

Uber dinyatakan ilegal di Jerman karena melanggar Undang-Undang Transportasi Penumpang Jerman (*Personenbeförderungsgesetz*) Tahun 1968. Poin utamanya adalah bahwa, menurut ketentuan Undang-Undang ini, Uber tidak dianggap sebagai layanan transportasi profesional, dan mengarah kepada layanan yang ditawarkan oleh orang pribadi, dan hal ini dilarang dalam UU dimaksud.

Meskipun Uber telah mencoba menguraikan sifat profesional dalam model bisnisnya agar terdaftar dalam sistem transportasi 'taksi', pengadilan Jerman sejauh ini belum sepakat dengan poin ini.

Perlunya Pengaturan Transportasi berbasis Aplikasi di Indonesia

Hukum memiliki keterkaitan erat dengan berbagai aspek kehidupan manusia. Terkait hal

ini, hukum seharusnya dapat bersifat responsif atas perubahan-perubahan yang terjadi di masyarakat, dan memenuhi perkembangan kebutuhan masyarakat. Fenomena kemunculan transportasi berbasis aplikasi yang telah berkembang selama kurang lebih 3 tahun belakangan ini perlu segera direspon dengan pembaharuan di bidang hukum. Hal ini diperlukan untuk memastikan segala aspek hukum yang terkait dengan transportasi berbasis aplikasi tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan ketertiban umum.

Beberapa aspek hukum terkait keberadaan transportasi berbasis aplikasi yang perlu diatur lebih lanjut antara lain:

1. Penyempurnaan ketentuan di bidang angkutan jalan menyangkut legalitas kendaraan roda dua sebagai angkutan umum, serta hak dan kewajiban yang perlu dipenuhi perusahaan penyelenggara jasa transportasi berbasis aplikasi dalam menyelenggarakan usahanya. Di sisi lain, Pemerintah juga perlu menentukan mulai membenahi jasa transportasi konvensional yang dimiliki dan diselenggarakan oleh Pemerintah. Hal ini juga penting dilakukan mengingat kritik dan keberatan dari para pelaku jasa transportasi konvensional yang mengeluhkan berkurangnya pendapatan mereka sejak kemunculan transportasi berbasis aplikasi. Inovasi di bidang transportasi ini perlu diterima secara terbuka, dan Pemerintah juga perlu menyesuaikan transportasi konvensional untuk tetap dapat mewujudkan persaingan usaha secara sehat dengan penyedia transportasi berbasis aplikasi.

¹⁶ Jon Broadley, The bigger picture: is uber breaking or bending the rules?, "Alliott Group", 2016, hlm. 7.

¹⁷ Stefan Simon, "The bigger picture: is uber breaking or bending the rules?", "Alliott Group", 2016, hlm. 9.

Selain itu, seiring dengan berkembangnya bisnis transportasi berbasis aplikasi dengan adanya layanan kebutuhan antar jemput untuk kebutuhan sehari-hari (misal layanan cuci antar, pembelian kebutuhan sehari-hari), layanan jasa kecantikan dan relaksasi, layanan pesan antar makanan, dan lain-lain maka Pemerintah juga perlu memastikan bahwa setiap perkembangan teknologi dapat turut memajukan keterlibatan pelaku usaha kecil dan menengah di Indonesia.

2. Penyempurnaan ketentuan di bidang perlindungan konsumen jasa transportasi berbasis aplikasi

Pengaturan yang perlu dibentuk antara lain mengatur standar aplikasi yang mudah diakses, menjunjung tinggi profesionalitas dalam penyelenggaraan jasa transportasi, serta menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna. Standarisasi aplikasi juga dapat dilakukan dengan pengaturan terkait konsistensi tarif di muka untuk pengguna, perlindungan data pribadi pengguna, dan akses yang mudah untuk pengguna disabilitas.¹⁸

Selain itu, penting untuk menentukan peran masing-masing pihak dalam hal muncul kerugian yang dialami pengguna/konsumen, sehingga didapatkan mekanisme penyelesaian sengketa untuk memberikan kepastian hukum bagi perusahaan penyedia, mitra (*driver*), dan pengguna jasa. Sampai saat ini hal ini belum diatur dengan baik, sehingga seringkali konsumen dirugikan dalam menggunakan jasa transportasi berbasis aplikasi.

3. Pengaturan terkait hak-hak mitra (*driver*) terkait ketenagakerjaan

Saat ini hubungan kemitraan memang belum diatur dalam UU Ketenagakerjaan, namun Pemerintah dapat membuat *guidelines* yang mengatur hubungan kemitraan dengan mengadopsi prinsip-prinsip yang telah diatur dalam UU Ketenagakerjaan dan peraturan terkait lainnya. Terkait hal ini perlu diatur sebuah standar perjanjian kemitraan yang memperhatikan hak-hak mitra (*driver*), misal perlindungan terhadap mitra (*driver*) dengan menyusun kewajiban perusahaan untuk menjalankan model bisnis yang sesuai dengan hak mitra (*driver*) untuk mendapatkan pendapatan yang layak sesuai peraturan Pemerintah, perlindungan jaminan sosial dan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja), perlindungan hak-hak hukum sebagai mitra (*driver*) dalam suatu perjanjian kemitraan dengan perusahaan penyedia aplikasi, serta hal-hal terkait pemutusan hubungan kerja (PHK) dan penilaian kinerja oleh perusahaan.

PENUTUP

Simpulan

Pengaturan terkait transportasi berbasis aplikasi saat ini belum lengkap dan diatur parsial di beberapa peraturan perundang-undangan. Dalam hal penyelenggaraan perdagangan jasa, hal-hal seperti standar sistem elektronik, standar penyelenggaraan perdagangan secara elektronik, perlindungan konsumen dalam pemanfaatan perdagangan jasa melalui sistem elektronik, dan ketentuan berlalu lintas, telah diatur secara parsial di beberapa peraturan perundang-undangan seperti UU ITE, UU Perdagangan, dan UU LLAJ.

¹⁸ Hara Associates Inc., "Modernizing Taxi Regulation", 2018, hlm. 60.

Namun, dari sisi status kerja bagi mitra (*driver*) dan legalitas kendaraan roda empat dan roda dua sebagai angkutan jalan untuk orang, masih perlu diatur dan disempurnakan lebih lanjut ketentuan-ketentuan terkait yang telah ada saat ini. Lebih lanjut Pemerintah dapat mengadopsi ketentuan beberapa negara lain yang telah mengakomodir kehadiran transportasi berbasis aplikasi. Urgensi pengaturan transportasi berbasis aplikasi adalah terkait penyelenggaraan kegiatan usaha yang sesuai dengan prinsip persaingan usaha yang sehat.

Pemerintah perlu melakukan pembaharuan di bidang hukum dengan menyesuaikan perkembangan model bisnis yang mudah dan hemat, serta memastikan manfaatnya bagi masyarakat dapat diterima dengan baik oleh semua pihak. Selain mengadopsi prinsip-prinsip peraturan yang telah ada sebelumnya, Pemerintah dapat mengadaptasi pengaturan di beberapa negara lain yang telah memiliki regulasi khusus untuk transportasi berbasis aplikasi selama tidak bertentangan dengan Pancasila dan UUD 1945.

Saran

Penyempurnaan peraturan ini akan mempengaruhi keberlangsungan usaha transportasi berbasis aplikasi, yaitu adanya jaminan kepastian dan keamanan dalam berusaha dan mendukung aktivitas perekonomian yang memanfaatkan teknologi informasi, melindungi hak-hak pribadi perorangan baik mitra/driver dan pengguna jasa.¹⁹

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Dikdik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Cyber Law: Aspek Hukum Teknologi Informasi*, Refika Aditama, Jakarta, 2008.
- Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*, Nusamedia, Jakarta, 2009.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2011.

Peraturan perundang-undangan

- Undang-undang Dasar 1945.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.
- Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- Undang-undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

¹⁹ Dikdik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Cyber Law : Aspek Hukum Teknologi Informasi*, Refika Aditama, Jakarta, 2008, hlm. 139-140.

Jurnal

- Botsman, R. and Rogers R, (2010). "What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live", *JustJobs : Network Transformations in Technology, Transformations in Work*, 2016.
- Hara Associates Inc., "Modernizing Taxi Regulation", 2018.
- Paul Marmor, et.al, "The bigger picture: is uber breaking or bending the rules?", *Alliott Group*, 2016.
- Rohani Budi Prihatin, "Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online", *Majalah Info Singkat Kesejahteraan Sosial*, Vol. IX, No.07/I/ Puslit/April/2017, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2009.
- Tri Andika, "Kedaulatan Dibidang Informasi dalam Era Digital: Tinjauan Teori dan Hukum Internasional", *Jurnal Bina Mulia Hukum*, Vol.1, No. 1, 2016.
- Victoria Fanggidae, et.al, "On-Demand Transport Workers in Indonesia: Toward understanding the sharing economy in emerging markets", *JustJobs Network: Transformations in Technology, Transformations in Work*, 2016.

Sumber Lainnya

- Desy Setyowati, "Nadiem Makarim Klaim Go-Jek Punya 20 Juta Pengguna", 2018, (<https://katadata.co.id/berita/2018/04/26/nadiem-makarim-klaim-go-jek-punya-20-juta-pengguna>).
- Kustin Ayuwuragil, "Aturan Transportasi Online Sudah Mapan di Eropa", 2017, (<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20171011104914-384-247628/aturan-transportasi-online-sudah-mapan-di-eropa>).
- Sovia Hasanah, "Ini Syarat Agar Transportasi Online Boleh Beroperasi di Bandara", 2015, (<https://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt585055e2da50c/ini-syarat-agar-transportasi-online-boleh-beroperasi-di-bandara>).
- Terry Muthahhari, "Di Eropa, Uber adalah Perusahaan Taksi", 2017, (<https://tirto.id/di-eropa-uber-adalah-perusahaan-taksi-cCkh>).
- Agus Raharjo, Ringkasan Disertasi: Model Hibrida Hukum Cyberspace (Studi Tentang Model Pengaturan Aktivitas Manusia Di Cyberspace dan Pilihan Terhadap Model Pengaturan Di Indonesia), 2008.