

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Laju perkembangan teknologi yang terjadi sejak tahun 1790 hingga saat ini telah berhasil mencerminkan bahwa sejatinya teknologi telah menjadi bagian tegas dalam kehidupan sehari-hari manusia guna memenuhi kebutuhan hidup manusia yang semakin hari makin membutuhkan dukungan dari kemajuan teknologi yang ada. Gencarnya perkembangan teknologi akhirnya mampu menciptakan revolusi industri hingga mencapai tingkat 5.0. Menurut ahli, Schlechtendahl, revolusi industri didefinisikan sebagai sebuah lingkungan industri dimana seluruh entitasnya dapat selalu terhubung serta mampu berbagai informasi dengan mudah antara satu sama lain dan diikuti oleh unsur kecepatan dari ketersediaan sebuah informasi¹. Adapun revolusi industri memiliki tujuan guna membawa efisiensi dan produktivitas segala bentuk proses yang berjalan dalam dunia industri sehingga mampu mentransformasikan laju perekonomian suatu negara untuk mencapai hasil yang semaksimal mungkin.²

Dilansir dari laman publikasi Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, didapatkan bahwa Indonesia menduduki

¹DetikFinance, “Apa Itu Revolusi Industri 4.0 dan Contohnya?”, <https://finance.detik.com/industri/d-5313643/apa-itu-revolusi-industri-40-dan-contohnya>, diakses pada 30 Mei 2023.

²Kementerian Keuangan Republik Indonesia, “Mengenal Revolusi Industri 5.0”, <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kpkn1-lahat/baca-artikel/16023/Mengenal-Revolusi-Industri-50.html>, diakses pada 30 Mei 2023.

peringkat ke-8 di dunia dengan pengguna internet terbanyak, dicatat bahwa terdapat sejumlah 82 juta masyarakat Indonesia yang secara aktif menggunakan internet guna menunjang kebutuhannya sehari-hari.³ Berangkat dari hal tersebut dapat dilihat bahwa peluang pelaku usaha untuk mengembangkan usahanya dengan memanfaatkan kemajuan teknologi dan informasi sebaik-baiknya merupakan pilihan yang tepat.

Perkembangan teknologi dan informasi yang terjadi di Indonesia sekarang ini menjadi perwujudan nyata cita-cita Bangsa Indonesia yang tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut dengan “UUD 1945”), khususnya pada Pasal 28C ayat 1 yang berbunyi:

“Setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapat pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia.”

Usaha pemerintah dalam mengembangkan teknologi dan informasi di era globalisasi dapat dinilai sebagai upaya nyata dalam memberikan kesempatan bagi setiap subjek hukum untuk melaksanakan haknya akan pengembangan diri semaksimal mungkin melalui kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Setiap lapisan masyarakat memiliki hak untuk mendapatkan keadilan dalam hal merasakan dan menikmati dampak positif akan kemajuan dan

³Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, “Kemkominfo: Pengguna Internet di Indonesia Capai 82 Juta”, https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/3980/Kemkominfo%3A+Pengguna+Internet+di+Indonesia+Capai+82+Juta/0/berita_satker, diakses pada 30 Mei 2023.

globalisasi dari teknologi yang masuk di Indonesia. Akan tetapi, pada kenyataannya masih terdapat daerah-daerah tertinggal di Indonesia yang bahkan masih belum bisa mendapatkan akses listrik 100 persen, seperti daerah-daerah yang berada di luar Pulau Jawa. Dari itu diperlukannya ketegasan dari pemerintah untuk meratakan perkembangan teknologi dan informasi, supaya setiap lapisan masyarakat mendapatkan ketenteraman yang setara. Hal ini sesuai adanya dengan sila kelima dalam dasar negara Indonesia, Pancasila, yang berbunyi “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”.

Kemajuan teknologi dan informasi yang diadaptasi oleh Bangsa Indonesia ini disesuaikan dengan keperluan negara untuk mampu bersaing dengan negara-negara lain. Era globalisasi yang terjadi saat ini telah mengantarkan perkembangan pada berbagai aspek kehidupan manusia, salah satunya dikenal sebagai transformasi digital yang dapat didefinisikan sebagai bentuk pemanfaatan teknologi digital dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat modern yang jauh melangkahi kemampuan literasi dan kompetensi digital, hal ini lekat hubungannya dengan kecakapan suatu perusahaan dalam penerapan manfaat kemajuan teknologi dan prosedur terkini guna memaksimalkan laju bisnis yang dimiliki oleh pelaku usaha⁴.

Dengan demikian, perkembangan teknologi secara tidak langsung turut membentuk dan mengasah kemampuan berpikir sumber daya manusia

⁴ Sari, D. C., Purba, D. W., & Hasibuan, M. S. *Inovasi Pendidikan Lewat Transformasi Digital*, (Jakarta: Yayasan Kita Menulis, 2019), hal 75.

di Indonesia untuk dapat menjadi sosok yang lebih kreatif dan berkualitas dalam menciptakan inovasi baru pada bidang bisnis yang mana melahirkan ide baru, yakni perusahaan teknologi yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa transportasi sepeda motor berbasis *online*.⁵

Kemajuan pesat yang dibawa oleh perkembangan teknologi dapat dilihat dari berbagai bidang yang menunjang roda perputaran Indonesia sebagai negara berkembang, salah satunya dalam bidang transportasi. Transportasi menjadi salah satu elemen yang penting guna mendukung kehidupan masyarakat, terutama bagi masyarakat yang tinggal di kota-kota metropolitan, seperti Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Terlebih, bagi masyarakat yang tinggal dan beraktivitas di Ibu Kota Jakarta cenderung membutuhkan mobilitas yang tinggi sehingga membuat masyarakat memerlukan adanya moda transportasi sebagai faktor penunjang mobilitas tersebut, seperti mobil, bus, sepeda motor, dan lain-lain. Hal ini didukung dengan adanya data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik, dimana pada tahun 2022 tercatat bahwa terdapat sejumlah 26.370.535 unit dari total empat jenis kendaraan yang beredar di DKI Jakarta. Diketahui bahwa jenis kendaraan sepeda motor menyumbang angka paling tinggi dari total 26.370.535 unit tersebut dan diketahui bahwa sebanyak 17.304.447 unit sepeda motor itu tersebar di lingkup DKI Jakarta. Angka ini

⁵ Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, “Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)”, *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, Vol 18 No. 2 September 2018, hal. 152.

disebutkan terus mengalami pertumbuhan dimana sebelumnya pada tahun 2021, jumlah kendaraan sepeda motor yang beredar di DKI Jakarta hanya sejumlah 16.711.638 unit.⁶ Dari catatan data tersebut, didapatkan bahwa warga DKI Jakarta lebih memilih menggunakan sepeda motor sebagai media pendukung mobilitas dalam kesehariannya. Tingginya angka sebaran transportasi itu juga menjadi alasan pendukung timbulnya permasalahan terkait dengan kemacetan yang terjadi di beberapa daerah di Indonesia, khususnya Jabodetabek.

Meski angka edaran sepeda motor cukup tinggi, hal ini tidak mengurangi kebutuhan masyarakat akan jasa pelayanan transportasi sepeda motor *online*, mengingat tidak semua orang memiliki moda transportasi pribadi dan terdapat masyarakat yang memilih untuk menggunakan transportasi umum demi mendapatkan efisiensi waktu dan mengurangi kemacetan yang ada, maka itu dibutuhkan peran nyata baik pemerintah maupun dari pihak swasta untuk dapat memberikan solusi bagi pihak-pihak tersebut dengan cara memfasilitasi masyarakat akan transportasi umum, terutama kendaraan sepeda motor.

Guna menjawab tingginya kebutuhan masyarakat dalam penggunaan moda transportasi sepeda motor, dengan mengandalkan kemajuan teknologi dan informasi yang terjadi di Indonesia, terdapat suatu perusahaan yang merangkasi dan meluncurkan produk teknologi yang mana merupakan

⁶BPS Provinsi DKI Jakarta, “Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2020-2022”, <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html>, diakses pada 7 Agustus 2023.

aplikasi penyedia jasa transportasi *online*. Jasa yang disediakan oleh aplikasi tersebut biasanya terbagi menjadi penyediaan jasa transportasi sepeda motor dan mobil, pengiriman barang, layanan pesan-antar makanan dan barang kebutuhan sehari-hari, dan lain sebagainya.

Banyak perusahaan teknologi yang berhasil melahirkan aplikasi penyedia jasa transportasi *online* saat ini, tetapi mengingat ketatnya persaingan usaha yang ada maka tidak jarang aplikasi yang kurang dikenal atau diminati oleh masyarakat semakin tenggelam dan tidak dapat beroperasi dengan efektif. Meski demikian, didapatkan data bahwa terdapat setidaknya 6 (enam) aplikasi yang sampai saat ini dapat bertahan dan beroperasi secara aktif di Indonesia, yakni Gojek, Grab, Maxim, InDrive, Anterin, dan Nusantara Ojek.⁷

Transportasi *online* yang hadir sebagai solusi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat tentu saja memiliki berbagai kelebihan dan kekurangan. Transportasi *online* dinilai memudahkan kehidupan manusia dimana dengan didukung oleh kemajuan teknologi terkini, layanan jasa transportasi *online* mampu secara praktis memberi kemudahan bagi pelanggannya untuk menjangkau layanan jasa yang disediakan tanpa batas waktu dan ruang dengan hanya bermodalkan 1 (satu) gadget yang

⁷Tempo.co, “Ojol Menjamur: Dua Pionir Dibuntuti 4 Nama Baru”, https://bisnis.tempo.co/read/1608251/ojol-menjamur-duo-pionir-dibuntuti-4-nama-baru?page_num=2, diakses pada 7 Agustus 2023.

terhubung dengan internet⁸. Tidak hanya itu, hadirnya aplikasi penyedia jasa transportasi sepeda motor *online* berisikan berbagai fitur pendukung pengoperasian layanan, seperti tersedianya *Global Positioning System* (GPS), estimasi harga, data singkat *driver*, pilihan akomodasi, dan lain sebagainya.

Pada pengoperasian jasa layanan transportasi sepeda motor *online* melibatkan beberapa pihak didalamnya, seperti adanya pihak pelaku usaha dan konsumen. Lebih rinci, pihak-pihak ini terbagi menjadi 3 (tiga) yakni perusahaan teknologi, pengemudi (mitra), dan konsumen atau penumpang. Ketiganya berperan aktif dalam perputaran roda pelayanan jasa transportasi *online*, dimana semuanya diawali dengan adanya perusahaan teknologi yang berperan sebagai wadah perantara bagi mitra dengan penumpang.

Perusahaan teknologi ini disebutkan menjadi wadah aplikasi yang menghubungkan antara pengemudi selaku mitra dengan penumpang selaku konsumen untuk melakukan segala penawaran layanan barang dan/atau jasa. Perusahaan teknologi hanya memfasilitasi kegiatan usaha dengan membentuk sistem dan kebijakan-kebijakan dalam pengoperasian layanan jasa, tidak memiliki peranan lebih lanjut terkait dengan setiap hal yang sekiranya terjadi ketika konsumen dengan mitra bertemu secara langsung. Secara sederhana, perusahaan teknologi ini merupakan pihak ketiga antara pengemudi dengan penumpang.

⁸ Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, "Ojek Online dalam Integrasi Transportasi di Jabodetabek", <https://bptj.dephub.go.id/post/read/ojek-online-dalam-integrasi-transportasi-di-jabodetabek?language=id>, diakses pada 3 Juni 2023.

Selanjutnya dalam menyokong pergerakan transportasi *online* dibutuhkan peran dari pengemudi selaku mitra. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (selanjutnya disebut dengan “KBBI”), mitra didefinisikan sebagai kawan kerja; pasangan kerja; rekan. Kemitraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah (selanjutnya disebut dengan “UU 20/2008”), khususnya dalam Pasal 1 angka 13 yang mencantumkan sebagai berikut:

“Kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar”

Kemitraan tidak hanya diatur dalam UU 20/2008, melainkan turut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan terhadap Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Dalam bidang transportasi *online*, mitra ini memiliki hubungan hukum dengan perusahaan teknologi yang mewadahi pengemudi atau pemberi jasa tersebut untuk dapat terhubung dengan pengguna jasa atau konsumen.

Menjamurnya transportasi sepeda motor *online* di Indonesia sejak 2015 ini sesungguhnya belum dapat memberikan perlindungan hukum secara penuh dikarenakan belum didapatkannya perlindungan hukum yang secara khusus mengatur dengan lengkap terkait dengan legalitas transportasi *online* di Indonesia. Dari itu, perlindungan konsumen yang dalam hal sedang menggunakan jasa yang ditawarkan masih belum memiliki kepastian hukum yang mengikat bagi setiap pihak. Keberadaan transportasi sepeda motor

berbasis aplikasi *online* ini juga memiliki celah dan tidak lepas dari berbagai permasalahan, yaitu salah satunya belum memiliki kepastian hukum yang dapat memberikan perlindungan bagi penumpang yang mana apabila terjadinya pelanggaran atau tindakan yang disebabkan akibat dari kelalaian pengemudi maupun pihak ketiga dalam penyelenggaraan jasanya sehingga menimbulkan kerugian bagi konsumen. Kerugian yang dimaksudkan adalah seperti tidak selamatnya objek yang diangkut sampai tujuan, luka akibat kecelakaan, penyalahgunaan data pribadi, dan lain sebagainya.

Ketika penumpang mengalami kerugian, sudah sepatutnya menjadi hak bagi penumpang untuk mendapatkan ganti rugi atas setiap kerugian yang ditanggungnya akibat dari penggunaan layanan yang tidak sesuai, baik tanggung jawab yang diberikan oleh pengemudi maupun perusahaan teknologi. Akan tetapi saat ini belum ada perlindungan hukum yang mengatur secara khusus perihal ganti rugi ini, maka dari itu sangat diperlukan adanya pembentukan payung hukum guna memberikan kepastian terhadap tanggung jawab dari perusahaan transportasi *online* berbasis aplikasi yang dikembangkan oleh perusahaan teknologi terhadap pelaksanaan jasanya yang jika menimbulkan kerugian pada konsumen.⁹

Pengaturan hukum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan “UU LLAJ”) dalam Pasal 47 ayat (3) tidak mengategorikan sepeda motor sebagai

⁹ Ida Ayu Bella dan Ida Ayu Sukihana, “Tanggung Jawab Perusahaan Ojek Berbasis Aplikasi Online Terhadap Pelaksanaan Pengangkutan”, Jurnal Kertha Semaya, Vol. 8 No. 3 Tahun 2020, hal, 321

kendaraan bermotor umum. Hal ini dapat diartikan bahwa sepeda motor tidak ditujukan sebagai angkutan jalanan umum yang dipergunakan untuk mengangkut barang dan/atau orang. Persoalan ini didukung dengan adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 yang dalam putusannya menolak untuk mengategorikan sepeda motor sebagai kendaraan umum dengan diikuti beberapa alasan adanya pertimbangan akan faktor kenyamanan, keselamatan, dan keamanan bagi masyarakat¹⁰.

Meskipun pemerintah telah menerbitkan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (selanjutnya disebut dengan “Permenhub No. PM 12 Tahun 2019”) yang dinilai menjadi satu-satunya aturan hukum yang mengatur terkait dengan pelaksanaan layanan jasa transportasi sepeda motor *online* sehingga dinilai menjadi aturan hukum acuan, peraturan tersebut belum dapat sepenuhnya menjawab persoalan akan status dari sepeda motor yang digunakan sebagai media layanan jasa transportasi *online* dan memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen pengguna jasa layanan transportasi sepeda motor *online*.

Penyediaan layanan jasa yang tersedia bagi masyarakat luas memerlukan perlindungan hukum sebagai tindakan preventif akan setiap hal yang kedepannya akan membawa kerugian bagi pihak-pihak yang terlibat,

¹⁰ Ayuta Puspa Citra Zuama, “Telaah Regulasi Ojek *Online* di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum”, Jurnal Reformasi Hukum, Vol 25, No. 1 Januari-Juni 2021, hal 25.

terlebih dalam hal ini adalah konsumen selaku pengguna jasa layanan transportasi sepeda motor *online*. Melihat masih belum adanya perlindungan hukum yang secara khusus mengatur mengenai hak dan kewajiban konsumen yang menggunakan jasa transportasi sepeda motor *online*.

Keadaan inilah yang menjadi kelemahan hukum Indonesia, sehingga sangat diperlukannya peranan pemerintah untuk memberikan bentuk nyata dari perlindungan hukum yang secara khusus mengatur mengenai jasa transportasi sepeda motor *online*, yang didalamnya juga mengatur hak dan kewajiban konsumen, serta diikuti adanya pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari mitra dan perusahaan teknologi yang mewadahi keduanya, terlebih dalam hal terjadinya kerugian (kecelakaan) sehingga pengaturan hukum yang berfokus pada perlindungan keamanan dan keselamatan konsumen lebih terjamin.

Pengaturan mengenai transportasi *online* itu sendiri sudah diatur dalam beberapa pengaturan hukum, yakni:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP. 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda

Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Guna mendorong keberlangsungan dari perputaran roda bisnis transportasi *online*, tidak cukup hanya dengan mengandalkan pihak perusahaan teknologi dan mitra saja, melainkan dibutuhkan adanya peranan dari konsumen yang membutuhkan dan memakai jasa yang ditawarkan oleh perusahaan teknologi dan mitra dalam jangka waktu yang panjang. Dalam lingkup bisnis transportasi *online* konsumen pengguna jasa disebut dengan penumpang. Pasal 1 angka 22 UU LLAJ menyebutkan bahwa Pengguna Jasa merupakan perorangan ataupun suatu badan hukum yang menggunakan jasa yang ditawarkan dan dijualbelikan oleh Perusahaan Angkutan Umum. Selain itu, pada Pasal 1 angka 6 Permenhub No. PM 12 Tahun 2019 juga mendefinisikan bahwa penumpang merupakan orang yang berada di Sepeda Motor selain Pengemudi.

Melihat adanya peranan penting yang dimiliki oleh penumpang sebagai konsumen yang menggunakan jasa layanan transportasi sepeda motor *online*, maka diperlukannya perlindungan hukum yang tegas akan hak dan kewajiban yang dimiliki oleh penumpang. Hak dan kewajiban yang dimiliki oleh konsumen telah diatur tegas dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia saat ini yang juga mengenal adanya istilah Konsumen. Pada Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut dengan “UUPK”) mendefinisikan konsumen sebagai berikut:

“Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri,

keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.”

Tidak hanya mengatur mengenai definisi dari konsumen, dalam UUPK juga secara tegas memberikan kepastian hukum mengenai hak-hak yang sepenuhnya dimiliki oleh konsumen. Dalam Pasal 4 UUPK berisikan pengaturan terkait dengan hak yang dimiliki oleh konsumen yang terbagi menjadi 9 (sembilan) butir, dimana salah satunya pada huruf a berbunyi bahwa konsumen memiliki hak sepenuhnya atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa. Lebih dari itu, dalam Pasal 4 ayat (1) huruf h, konsumen juga berhak sepenuhnya untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya. Bergeser dari UUPK, dalam Permenhub No. PM 12 Tahun 2019 pada Pasal 16 ayat (2) telah mengatur bahwa konsumen selaku penumpang berhak mendapatkan perlindungan masyarakat yang berupa keselamatan dan keamanan.

Tingginya volume kendaraan yang melintas setiap hari di wilayah DKI Jakarta melahirkan adanya peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dilaporkan oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (selanjutnya disebut dengan “Korlantas Polri”) kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan sepeda motor pada tahun 2022 telah mencapai angka sebanyak 120.284 kasus kecelakaan. Dari kasus kecelakaan sepeda motor tersebut didapatkan data bahwa terdapat sejumlah 7.918 kasus yang menyebabkan luka berat dan sebanyak 16.115 kasus lainnya menyebabkan

luka fatal dan kematian bagi pengendara maupun penumpang sepeda motor.¹¹

Dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas sepeda motor tersebut, tidak jarang ditemukan bahwa kecelakaan tersebut melibatkan mitra atau pengemudi transportasi sepeda motor *online* bersama dengan konsumen mengalami kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian bagi pengemudi, terlebih lagi konsumen. Adapun salah satu contoh kecelakaan yang melibatkan pengemudi dan penumpang transportasi sepeda motor *online*, yakni seperti yang terjadi pada hari Sabtu, 22 Januari 2023 di Jalan Panjang, Kebon Jeruk, Jakarta Barat. Kejadian laka lintas ini disebabkan karena pengemudi mencoba untuk menyalip truk tetapi usahanya gagal dan menyebabkan penumpang sepeda motor *online* tersebut tewas di tempat, sementara pengemudi sepeda motor *online* mengalami luka-luka pada bagian kaki dan tangan¹². Selain itu, terdapat kecelakaan sepeda motor *online* yang juga mengakibatkan tewasnya penumpang akibat mengalami luka berat di kepala setelah sepeda motor yang ditumpangnya mengalami benturan dengan bus di Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Pusat pada Selasa, 4 Juli 2023.¹³

Berkaitan dengan contoh kasus yang telah dipaparkan, kecelakaan

¹¹ Kompas.Com, “Angka Kecelakaan Sepeda Motor Tahun Ini Sudah Tembus 120.284 Kasus”, <https://otomotif.kompas.com/read/2022/09/13/164100715/angka-kecelakaan-sepeda-motor-tahun-ini-sudah-tembus-120.284-kasus>, diakses pada 6 Agustus 2023.

¹² DetikNews, “Driver Ojol yang Sebakan Penumpang Tewas di Jakbar Jadi Tersangka”, <https://news.detik.com/berita/d-5913287/driver-ojol-yang-sebabkan-penumpang-tewas-di-jakbar-jadi-tersangka>, diakses pada 1 Juni 2023.

¹³ Tribun Jakarta, “Kecelakaan Hari ini di Jakarta Pusat: Penumpang Ojol Tewas Usai Bersenggolan dengan Bus”, <https://jakarta.tribunnews.com/2023/07/04/kecelakaan-hari-ini-di-jakarta-pusat-penumpang-ojol-tewas-usai-bersenggolan-dengan-bus>, diakses pada 6 Agustus 2023.

tersebut dapat disebutkan sebagai kecelakaan yang disebabkan karena kelalaian atau kealpaan seseorang, yang mana dalam hal terjadinya suatu kecelakaan akan terdapat pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban. Dalam UU LLAJ mengatur terkait dengan kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan ini diatur dalam Pasal 310 ayat (1) sampai (4), dimana ayat (1) berbunyi sebagai berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Selanjutnya, dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (selanjutnya disebut dengan “KUHP”) mengatur dengan tegas mengenai tanggung jawab atas tindak kelalaian yang menyebabkan kematian pada Pasal 359 yang berbunyi sebagai berikut:

“Barang siapa yang karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

Kemudian, penumpang sebagai korban yang mengalami kerugian atas terjadinya kecelakaan lalu lintas berhak untuk mendapatkan ganti rugi, dimana hal ini selaras dengan statusnya sebagai konsumen yang memiliki hak ganti kerugian seperti yang telah diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf h UUPK dan Pasal 240 UU LLAJ yang mengatur bahwa telah menjadi hak sepenuhnya bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk mendapatkan pertanggungjawaban dalam bentuk pemberian ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas. Golongan ganti rugi kecelakaan yang

dimaksudkan ini diatur Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ yang membagi menjadi 3 (tiga) golongan kecelakaan lalu lintas, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan, kecelakaan lalu lintas sedang, dan kecelakaan lalu lintas berat.

Melihat permasalahan yang menjadi latar belakang disusunnya penelitian ini, yakni masih lemah dan minimnya aturan hukum yang mampu memberikan perlindungan hukum secara penuh bagi penumpang selaku konsumen jasa layanan transportasi sepeda motor *online*, Penulis menyusun penelitian yang berjudul **Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Sepeda Motor *Online* Pada Aplikasi Grab untuk Menjamin Keselamatan Konsumen** yang akan membawa dan memfokuskan penelitian ini terkait dengan alasan di balik urgensi dari pembentukan dan pengesahan perlindungan hukum yang seharusnya didapatkan oleh konsumen selaku pengguna jasa transportasi sepeda motor *online* dan bentuk pertanggungjawaban hukum yang sepatutnya dilakukan oleh pelaku usaha dalam hal konsumen mengalami kecelakaan pada saat menggunakan jasa layanan transportasi *online*, khususnya kendaraan sepeda motor.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun kerangka rumusan masalah yang diangkat Penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana permasalahan yang dihadapi oleh penumpang transportasi sepeda motor *online* di tengah ketidakpastian perlindungan hukum

yang menjamin keselamatan mereka?

2. Bagaimana implementasi perlindungan hukum yang dilakukan oleh perusahaan teknologi dalam hal penumpang mengalami kecelakaan sepeda motor *online*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diformulasikan dalam penelitian ini, maka penelitian ini memiliki tujuan, yakni:

1. Memecahkan suatu persoalan hukum yang dihadapi oleh konsumen atau penumpang dari jasa transportasi sepeda motor *online* yang ditinjau berdasarkan hukum positif Indonesia.
2. Melakukan penemuan hukum yang berkaitan dengan bentuk pertanggungjawaban hukum dari pelaku usaha dalam hal apabila terjadinya kerugian yang dialami oleh penumpang selaku konsumen yang menggunakan jasa transportasi sepeda motor *online*.

1.4 Manfaat Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini Penulis mengharapkan tercapainya manfaat teoritis maupun praktis dalam lingkup hukum perlindungan konsumen. Adapun manfaat teoritis dan manfaat praktis yang diharapkan adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat dalam

menambah kajian studi hukum yang membahas terkait dengan perlindungan hukum konsumen yang menggunakan jasa transportasi sepeda motor *online*, sehingga dikemudian hari diharapkan mampu membuka ruang baru akan pentingnya penyusunan dan pengesahan produk hukum yang secara tegas dan khusus mengatur terkait dengan pengoperasionalan transportasi sepeda motor *online* di Indonesia. Dengan lahirnya produk hukum terkait, kekosongan hukum mengenai konsumen yang menggunakan jasa transportasi sepeda motor *online* memiliki payung hukum yang mampu memberikan perlindungan akan hak dan kewajibannya sebagai konsumen, tidak hanya itu diharapkan pula dalam produk hukum tersebut didapatkan pengaturan akan pertanggungjawaban dari pelaku usaha.

1.4.2 Manfaat praktis

Penyusunan penelitian ini didambakan dapat memberikan manfaat praktis secara maksimal untuk menjadi acuan dalam membuat pengaturan mengenai perlindungan konsumen dalam aspek penggunaan jasa transportasi sepeda motor *online* di Indonesia.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian yang berjudul *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Sepeda Motor Online untuk Menjamin Keselamatan Konsumen*, Penulis menggunakan sistematika penulisan yang terbagi menjadi beberapa bagian bab, yakni:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab pertama ini, Penulis menyusun dan menjabarkan mengenai lima bagian besar, yaitu bagian pertama diisi dengan latar belakang dari pesatnya perkembangan teknologi yang sedang terjadi di tengah kehidupan masyarakat yang pada akhirnya mampu melahirkan suatu produk layanan jasa. Bagian kedua memaparkan mengenai rumusan masalah yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini, yang selanjutnya diikuti dengan tujuan, manfaat, dan sistematika penulisan yang terdapat dalam penelitian ini.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab kedua, Penulis membagi dua bagian besar yang mana menjadi fondasi utama dalam aspek teori dan konsep pemecahan masalah dalam penelitian ini, kedua bagian tersebut dikenal sebagai tinjauan teori dan tinjauan konseptual. Tinjauan teori menjadi bagian yang memaparkan mengenai setiap variabel bersifat umum, seperti pembahasan

terkait teori perlindungan hukum, teori perlindungan konsumen, dan lainnya. Tinjauan konseptual menjadi bagian yang berisikan mengenai setiap variabel bersifat khusus serta menjadi bagian yang digunakan untuk menguji setiap teori yang digunakan pada bagian tinjauan teori, antara lain tinjauan mengenai pelaku usaha, konsumen, perusahaan teknologi, dan lainnya.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ketiga berisikan uraian metode penelitian yang digunakan Penulis dalam memperoleh dan mengolah data serta bahan penelitian. Pada penyusunan penelitian ini, metode penelitian yang digunakan oleh Penulis ialah penelitian hukum normatif empiris.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab keempat berisikan pembahasan dan analisis mendalam mengenai setiap rumusan masalah yang dikemukakan Penulis mengenai implementasi pengaturan yang berkaitan dengan perlindungan konsumen yang menggunakan jasa transportasi sepeda motor *online* di Indonesia

BAB V : PENUTUP

Dalam bab kelima berisikan mengenai kesimpulan yang dapat ditarik dari keseluruhan penjabaran mengenai

perlindungan konsumen pengguna jasa transportasi sepeda motor *online* yang telah dituangkan pada keempat bab sebelumnya dan diikuti dengan penyampaian saran yang bersifat konstruktif serta rekomendasi yang ditujukan bagi pemerintah dan masyarakat Indonesia dalam menghadapi permasalahan hukum.

