



**SKRIPSI**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGEMUDI TRANSPORTASI *ONLINE*  
JENIS GRAB TERHADAP PEMBEBANAN BIAYA TAMBAHAN  
TRANSAKSI DOMPET DIGITAL TANPA IZIN PENUMPANG  
DI KOTA JAMBI**

Diajukan Untuk Mengikuti Ujian Skripsi Pada Program

Studi Ilmu Hukum

Fakultas Hukum Universitas Batanghari

Oleh

**TRISHA DINDA MEILLIZA**

**NIM 1800874201273**

Tahun Akademik

2021/2022

**YAYASAN PENDIDIKAN JAMBI  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
FAKULTAS HUKUM**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

Nama Mahasiswa : Trisha Dinda meilliza  
N I M : 1800874201273  
Program studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian kekhususan : Hukum Perdata

Judul Skripsi:

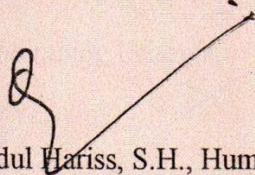
Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi *Online* Jenis Grab Terhadap  
Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Dompot Digital Tanpa Izin Penumpang Di  
Kota Jambi

Telah disetujui untuk diuji pada Sidang Skripsi Dihadapan Tim penguji  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari

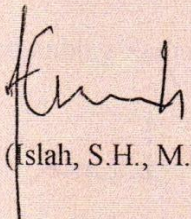
Jambi, Mei 2022

Menyetujui:

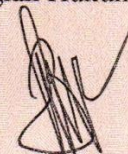
Pembimbing Pertama,

  
(H. Abdul Hariss, S.H., Hum.)

Pembimbing Kedua,

  
(Islah, S.H., M.H.)

Ketua Bagian Hukum Keperdataan

  
(Hj. Maryati.,SH, MH)

YAYASAN PENDIDIKAN JAMBI  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
FAKULTAS HUKUM

HALAMAN PENGESAHAN

Nama Mahasiswa : Trisha Dinda Mcilliza  
N I M : 1800874201273  
Program studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian kekhususan : Hukum Perdata

Judul Skripsi:

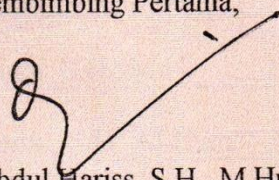
Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi *Online* Jenis Grab Terhadap  
Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Dompot Digital Tanpa Izin Penumpang Di  
Kota Jambi

Telah Berhasil Dipertahankan Dihadapan Sidang Skripsi Tim Penguji Pada Hari  
Selasa tanggal 15 Bulan Februari Tahun 2022 Pukul 13:00 WIB  
Diruangan Ujian Skripsi  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari

Jambi, 2022

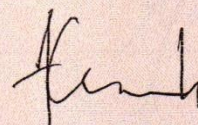
Menyetujui:

Pembimbing Pertama,



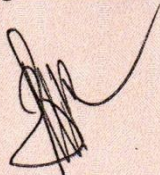
(H. Abdul Hariss, S.H., M.Hum.)

Pembimbing Kedua,



(Islah, S.H., M.H.)

Ketua Bagian Hukum Keperdataan



(Hj. Maryati.,SH., M.H.)

Jambi, Mei 2022

Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Batanghari



(Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum)

**YAYASAN PENDIDIKAN JAMBI  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
FAKULTAS HUKUM**

**HALAMAN PERSETUJUAN TIM PENGUJI**

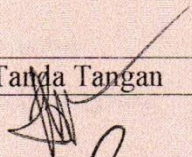
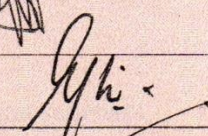
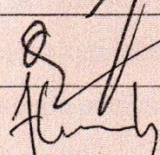
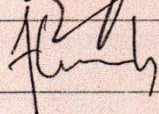
Nama Mahasiswa : Trisha Dinda Meilliza  
NIM : 1800874201273  
Program studi / Strata : Ilmu Hukum / S1  
Bagian kekhususan : Hukum Perdata

Judul Skripsi:

Tanggung jawab Hukum Pengemudi Transportasi *Online* Jenis Grab Terhadap  
Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Dompot Digital Tanpa Izin Penumpang Di  
Kota Jambi

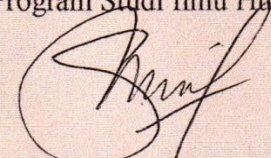
Skripsi Ini Telah Diujikan dan Dinyatakan Lulus oleh Tim Penguji Pada Hari Senin  
Tanggal 13 Bulan Februari Tahun 2023 Pukul 15:00 WIB Diruangan Ujian Skripsi  
Fakultas Hukum Universitas Batanghari

**TIM PENGUJI**

Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
Hj. Maryati,SH., M.H.	Ketua Tim	
Masriyani, S.H., M.H.	Penguji Utama	
H. Abdul Hariss, S.H., M.Hum.	Penguji Anggota	
Islah, S.H., M.H.	Penguji Anggota	

Jambi, Mei 2022

Ketua Program Studi Ilmu Hukum

  
(Dr. S. Sahabuddin, S.H., M.Hum)

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Permasalahan.....	8
C. Tujuan Penelitian dan Penulisan .....	9
D. Kerangka Konseptual .....	10
E. Landasan Teoritis .....	12
F. Metodologi Penelitian .....	16
G. Sistematika Penulisan.....	21
<b>BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PENGEMUDI TRANSPORTASI     ONLINE DAN PEMBEBANAN BIAYA TAMBAHAN.....</b>	<b>23</b>
A. Ketentuan Umum Tentang Pengemudi Transportasi <i>Online</i> .....	23
1. Pengertian Pengemudi Transportasi <i>Online</i> .....	23
2. Jenis Atau Bentuk-Bentuk Pengemudi Transportasi <i>Online</i> .....	25
3. Hak dan Kewajiban Para Pengemudi .....	28
4. Pengaturan Pengemudi Transportasi <i>Online</i> .....	31
B. Ketentuan Umum Tentang Pembebanan Biaya Tambahan.....	36
1. Pengertian Biaya Tambahan.....	36
2. Jenis Atau Bentuk-Bentuk Biaya Tambahan. ....	36

3. Akibat Hukum Pembebanan Biaya Tambahan .....	39
4. Pengaturan Pembebanan Biaya Tambahan .....	39

**BAB III KETENTUAN UMUM TENTANG TANGGUNG JAWAB**

<b>HUKUM....</b> .....	<b>41</b>
A. Pengertian Tanggung Jawab Hukum.....	41
B. Jenis Atau Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Hukum. ....	42
C. Akibat Hukum Dalam Tanggung Jawab Hukum .....	52
D. Pengaturan Tentang Tanggung Jawab Hukum .....	53

**BAB IV PEMBAHASAN.....55**

A. Permasalahan Tentang Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi <i>Online</i> Jenis <i>Grab</i> Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Izin Penumpang Di Kota Jambi .....	55
B. Bentuk Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi <i>Online</i> Jenis <i>Grab</i> Terhadap Penumpang yang Dirugikan Akibat Pembebanan Biaya Tambahan Melalui Dompot Digital Pada Hukum Perdata .....	57

**BAB V PENUTUP.....69**

A. Kesimpulan.....	69
B. Saran.....	71

**DAFTAR PUSTAKA .....73**

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kehidupan masyarakat membutuhkan pergerakan dan perpindahan disetiap berbagai aktivitasnya. termasuk dalam lingkup atau bidang transportasi, terkait hal ini maka masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang mendukung. Dengan sifat masyarakat kota Jambi pada umumnya adalah dinamis, yang selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Begitu pula dengan perubahan pada pemilihan modal transportasi untuk melakukan pergerakan atau mobilitas dari satu ke tempat yang lain. Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat walaupun jarak tempuhnya jauh.

Sejauh ini terdapat terobosan terbaru, yakni inovasi transportasi berbasis aplikasi *online* yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui *smartphone*. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan terkonlogi komunikasi. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi di era disrupsi ini turut mempengaruhi perkembangan transportasi berbasis *online*.<sup>1</sup>

Hadirnya transportasi *online* , membuat masyarakat memiliki berbagai pilihan transportasi, sehingga harus menentukan transportasi mana yang lebih

---

<sup>1</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah, *Implikasi Hukum Jual Beli Akun Pengemudi Pada Jasa Layanan Jasa Taxi Online*, Jurnal Imiah Ilmu Hukum Volume 9, Nomor 1 Univeristas Jember, Jember, 2019, hal 1

cocok dengan kebutuhan untuk melakukan mobilitas. Semakin hari ketiga layanan transportasi *online* tersebut banyak diminati oleh masyarakat sehingga persaingan bertambah sengit terutama pada tahun 2016 hingga 2017.

Berbicara mengenai suatu layanan pada transportasi *online* , yakni mengenai sistem pembayaran yang menggunakan beberapa metode pembayaran baik secara tunai maupun menggunakan *Go Pay* dan aplikasi GRAB dengan menggunakan OVO, OVO adalah aplikasi *smart* yang memberikan Anda kemudahan dalam bertransaksi (*OVO Cash*) dan juga kesempatan yang lebih besar untuk mengumpulkan poin di banyak tempat (*OVO Points*)<sup>2</sup> seiring berjalannya waktu , kecanggihan layanan uang elektronik ini justru disalahgunakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab yakni pihak pengemudi yang pada praktiknya terdapat tindakan pengambilan saldo uang elektronik secara diam-diam tanpa melakukan izin atau konfirmasi kepada penumpang yang bersangkutan terlebih dahulu. Hal ini dilakukan dengan dalih untuk penambahan biaya parkir, ataupun biaya lainnya. Tindakan semacam ini secara tidak langsung merugikan penumpang atau konsumen transportasi *online* dan mengarah pada suatu pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa izin.

Sebagaimana dalam kasus penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* jenis *GrabBike* yang bernama Sherly Tri Rahmawati yang terjadi di Kota Jambi. Sherly sudah sekitar 3 tahun menggunakan pelayanan aplikasi ojek *online*, bahkan sejak awal berdirinya saat masih ramai ojek *online* dengan *brand-brand* seperti gojek, grab dan lain-lain. Sherly adalah seorang korban yang secara

---

<sup>2</sup> <https://www.ovo.id/about>



langsung menerima perlakuan tidak enak atau merugikan yaitu pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa izin yang dilakukan oleh pengemudi grab yang ia tumpangi pada Rabu malam, 24 November 2021. Kejadian itu terjadi di mana awalnya korban bertujuan ke salah satu rumah temannya untuk bertemu dengan temannya, dengan tidak ada kecurigaan kepada pengemudi karena tidak ada perjanjian ataupun informasi tambahan pada saat awal pemesanan grabbike maka sherly berbincang-bincang banyak seperti biasanya dengan pengemudi. Saat sedang memesan *GrabBike*, saldo OVO yang dimiliki sherly adalah Rp.50.000 (lima puluh ribu Rupiah) dan dengan tarif perjalanan sebesar RP. 10.000 (Sepuluh ribu Rupiah), namun menyesuaikan menggunakan *grab bike* tersebut, sisa saldo OVO yang seharusnya Rp 40.000 (empat puluh ribu rupiah), pada kenyataannya yang dialami oleh sherly pada saat setelah sampai tujuan dan selesai melakukan pembayaran kepada *grabbike* melalui aplikasi OVO, saldo OVO miliknya hanya tersisa sebesar Rp 35.000 (tiga puluh lima ribu rupiah). Hal ini berarti tarif perjalanan melebihi dari tarif yang telah disepakati di awal pemesanan melalui aplikasi *grabbike*. Berangkat dari hal yang telah dialaminya, Sherly menjelaskan bahwa ada kejanggalan pada transaksi.<sup>3</sup>

Selama ini keluhan terhadap transportasi *online* jenis *grabbike* cukup banyak seperti keterlambatan datangnya pengemudi, cancel transaksi tanpa adanya sebab yang jelas, pengemudi yang cuek, berbedanya data foto yang ada diaplikasi grab setelah melihat langsung pengemudi grab.

---

<sup>3</sup> Sherly Tri Rahmawati, Wawancara, *Penumpang Transportasi Online Grab*, 03 Februari, 2022

Kemudian yang dilakukan Sherly saat itu karena merasa ada kejangalan dan bingung hanya mencoba untuk menekan *emergency button*, memberikan laporan di *account* grab untuk menindak pengemudi tersebut, dan keesokan harinya mencoba untuk menelpon Perseroan Terbatas (PT) Grab untuk berbicara terkait masalah ini. Dan awalnya mereka hanya memberikan permohonan maaf dan mengundur-ngundur waktu. Lalu Sherly mencoba untuk mencoba menelfon pengemudi yang telah melakukan kecurangan terhadapnya dan pengemudi itupun setuju untuk melakukan pertemuan untuk klarifikasi atau perundingan atas tindakan oleh pengemudi yang bersangkutan.

Kasus serupa juga terjadi sebelumnya pada seorang *reporter*, tepatnya reporter tribun lampung. Sejumlah oknum pengemudi atau driver ojek *online* dan taksi *online* diduga melakukan kecurangan yang merugikan reporter tersebut. Hal tersebut dilakukan dengan mencuri saldo OVO, yang merupakan aplikasi transaksi secara online. Modus oknum driver ojek *online* dan taksi online mencuri saldo OVO terungkap saat seorang *reporter* TribunSumsel.com menemukan ketidaksesuaian antara tarif ojek *online* dengan saldo OVO miliknya yang terpotong. Sebelum transaksi, ia memiliki saldo OVO sebesar Rp 52 ribu. Kemudian, ia menggunakan jasa ojek *online* dengan tarif Rp 6 ribu yang berarti masih ada sisa saldo OVO sebanyak Rp.46 ribu. Namun ternyata, saldo OVO yang tersisa hanya Rp 32 ribu. Ia baru menyadari hal tersebut keesokan harinya, ketika hendak menggunakan kembali jasa ojek *online*. ReporterTribunSumsel.Com kemudian mewawancarai sejumlah driver ojek *online* dan taksi *online*. Sejumlah pengemudi kemudian membongkar modus oknum

driver mencuri saldo OVO. Seorang driver taksi *online* dengan inisial E menjelaskan, ada beberapa rekannya yang mengambil saldo OVO milik penumpang, melebihi tarif yang telah ditentukan. Menurutnya, pada aplikasi yang dipegang driver, ada menu edit tarif. Di menu tersebut, driver bisa menambahkan biaya-biaya lain, semisal tol dan parkir. Dan tanpa sepengetahuan penumpang, driver mengisi menu edit tersebut. Biasanya, sasarannya penumpang yang buru-buru. Penumpang itu langsung percaya dan tak melihat driver menyelesaikan menu pemotongan tarifnya. Karena itu, ia menyarankan agar penumpang jangan langsung turun dan pergi, akan tetapi harus menunggu driver menyelesaikan langkah konfirmasi, dan memeriksa tarif akhir yang tertera di aplikasi.<sup>4</sup>

Pada kenyataannya, sherly dan seorang reporter bukan satu-satunya korban pencurian saldo OVO. Pada kasus yang sama seorang warga lain tepatnya di daerah Lampung ternyata pernah menjadi korban serupa. Warga itu bercerita bahwa ia memiliki saldo OVO sebesar Rp 100.000 ribu. Ia lalu menggunakan jasa taksi *online* dari Stihpada ke Kompleks Citra Grand City yang tarifnya cuma 12 ribu. Saldo yang ia miliki adalah 100.000. Setelah dipotong tarif taksi *online*, saldo OVO tersisa seharusnya Rp 88.000 ribu. Tetapi saat ingin memesan lagi, ada keterangan saldo tinggal Rp 52.000. kemudian dilakukan pengecekan ternyata itu dari taksi *online*. Ia mengaku mengetahui pemotongan melebihi tarif setelah

---

<sup>4</sup> Artikel TribunLampung.co.id *Mencuri Saldo OVO Jadi Modus Baru, Oknum Driver Ojek Online dan Taksi Online Rugikan Penumpang*, <https://lampung.tribunnews.com/2018/12/16/mencuri-saldo-ovo-jadi-modus-baru-oknum-driver-ojek-online-dan-taksi-online-rugikan-penumpang?page=4>

memeriksa riwayat transaksi di aplikasi taksi online. Warga tersebut sudah email (ke perusahaan taksi *online*) langsung, namun hingga kini, belum ada tanggapan.<sup>5</sup>

Modus kecurangan yang dilakukan oleh pengemudi, terdapat menu “edit tarif”. Menu edit tarif ini digunakan para pengemudi nakal untuk menambah biaya-biaya lainnya semisal biaya tambahan parkir atau biaya tambahan lainnya. Penggunaan menu ini tanpa sepengetahuan penumpang dan penumpang langsung percaya dan tidak melihat pengemudi menyelesaikan menu pemotongan tarifnya. Sasaran penggunaan menu edit tarif untuk memotong saldo penumpang secara diam-diam atau tanpa izin ini biasanya pada penumpang yang sedang terburu-buru.

Pengambilan saldo OVO yang di lakukan secara diam-diam dapat merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya suatu ketidak-jelasan pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas di awal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus di bayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO melainkan hal tersebut dilakukan secara diam-diam tanpa sepengetahuan pihak penumpang dan mengakibatkan munculnya suatu transaksi yang tidak sesuai.

Terhadap hal semacam itu bagaimana ketentuan hukum yang mengatur hal tersebut, terutama yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan. Suatu

---

<sup>5</sup> Artikel TribunLampung.co.id dengan judul *Mencuri Saldo OVO Jadi Modus Baru, Oknum Driver Ojek Online dan Taksi Online Rugikan Penumpang*, <https://lampung.tribunnews.com/2018/12/16/mencuri-saldo-ovo-jadi-modus-baru-oknum-driver-ojek-online-dan-taksi-online-rugikan-penumpang?page=4>

bentuk perbuatan yang dilakukan seseorang atau pengusaha dapat dimintai pertanggungjawabannya apabila ada akibat-akibat karena perbuatannya atau kelalaian atau kurang hati-hati pada orang atau pihak lain. Tanggung jawab tersebut berakibat karena kesalahannya kepada orang yang bersangkutan dapat dimintai untuk membayar ganti rugi. Undang-Undang Perlindungan Konsumen lahir dilatarbelakangi karena banyaknya permasalahan sebagai akibat dari posisi masyarakat (konsumen) dan agresivitas produsen (korporasi) dalam melakukan kegiatan dan menawarkan produk- produknya, tanpa memperhatikan mutu, etik, dan tanggung jawab korporasi yang sering kali hanya menguntungkan dirinya dan menimbulkan kerugian akibat dipihak konsumen, yang kadang kala bukan hanya kerugian materi, cacat fisik tetapi juga menyangkut jiwa manusia.

Penyelesaian tanggungjawab atas permasalahan tersebut sudah dilakukan melalui klarifikasi dari pengemudi dan penumpang memilih menyelesaikan permasalahan tersebut melalui cara perdamaian sekaligus mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang. Sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 45 ayat (2) yaitu penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa., dalam hal ini dengan cara melakukan klarifikasi, musyawarah dan perdamaian. Kemudian berdasarkan ketentuan pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) “barang siapa melakukan perbuatan melawan hukum dan menimbulkan kerugian ia wajib mengganti kerugian tersebut”. Tentunya yang dimaksud oleh pembentuk undang-undang bahwa penggantian tersebut dibayar dengan uang. Tujuan dari ketentuan

ini ialah untuk mengembalikan uang yang dirugikan dalam keadaan semula, keadaan sebelum terjadinya perbuatan melawan hukum.<sup>6</sup>

Pada uraian tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk mengungkap permasalahan mengenai tanggung jawab yang disebabkan karena perbuatan melawan hukum oleh pengemudi ojek *online*. Dan dalam hal ini penulis mengambil judul **“Tanggung Jawab Hukum Pengemudi *Online* Jenis Grab Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Dompot Digital Tanpa Izin Penumpang Di Kota Jambi”**.

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat ditarik 2 (dua) permasalahan yang akan di bahas dalam skripsi ini yaitu:

1. Apa permasalahan tentang tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa izin penumpang melalui dompet digital di kota Jambi?
2. Bentuk tanggung jawab hukum pengemudi transportasi *Online* jenis *Grab* terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan melalui dompet digital pada hukum perdata?

---

<sup>6</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Umbara, Bandung, 1995, hal 39

### **C. Tujuan Penelitian dan Penulisan**

Tujuan penelitian merupakan arah atau sasaran yang hendak dicapai dengan diadakannya suatu penelitian. penelitian skripsi memiliki dua tujuan, yaitu :

#### **A. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah disebutkan, maka dapat disimpulkan bahwa tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui dan memahami terkait bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis GRAB terhadap penumpang yang dirugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa izin penumpang melalui dompet digital pada hukum perdata
- b. Mengetahui dan memahami terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa izin penumpang pada hukum perdata .

#### **B. Tujuan Penulisan**

- a. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi sumbangan pemikiran ilmiah dan mampu memperkaya ilmu pengetahuan khususnya mengenai tanggung jawab hukum pengemudi transportasi *online* jenis grab terhadap pembebanan biaya tambahan transaksi dompet digital tanpa izin penumpang.
- b. Untuk memenuhi syarat memperoleh gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Batanghari Jambi.

### C. Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual merupakan sebuah alur pemikiran terhadap suatu hubungan antar konsep satu dengan konsep yang lainnya untuk dapat memberikan gambaran dan mengarahkan asumsi terkait dengan variable-variable yang akan diteliti:

1. Tanggung Jawab Hukum

Menurut Hans Kelsen, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan atau tanggung jawab hukum, bahwa dia memiliki tanggung jawab terhadap suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan<sup>7</sup>.

2. Pengemudi

Menurut UU No 22 Tahun 2009 pasal 1 pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang memiliki surat izin mengemudi

3. Transportasi *Online*

Transportasi berbasis aplikasi *Online* yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui *smartphone*.<sup>8</sup>

4. GRAB

Grab sebelumnya dikenal sebagai *GrabTaxi* merupakan salah satu jenis model transportasi *online* Platform O2O yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Hans Kelsen, Sebagaimana di Terjemahkan Oleh Somardi, *General Theory Of The Law and State*, Teori Umum dan Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007, hal 81

<sup>8</sup> Walissa, Fitri Yanti, *Perubahan Pola Mahasiswa Universitas Brawijaya Akibat Munculnya Transportasi Online Di Kota Malang*, 2009. hal 5



5. Pembebanan

Adalah proses , cara, perbuatan membebani atau membebaskan.<sup>10</sup>

6. Biaya Tambahan

Menurut Mulyadi biaya tambhaan adalah biaya yang akan terjadi jika suatu alternatif yang berkaitan dengan perubahan volume kegiatan pilihan.<sup>11</sup>

7. Transaksi

Transaksi adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh pihak organisasi maupun individu melahirkan perubahan atas harta atau finansial yang dimilikinya.<sup>12</sup>

8. Dompot Digital

Dompot Digital adalah suatu konsep sistem pembayaran modren tanpa ada fisik uangnya atau dapat disebut *Cashley money*.<sup>13</sup>

9. Tanpa Izin

Tanpa Izin adalah suatu tindakan buruk yang dapat merugikan seseorang baik disengaja maupun tidak disengaja.

10. Penumpang

Penumpang termuat dalam Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

---

<sup>9</sup> <https://www.grab.com/id/>, (diakses 15 April 2009)

<sup>10</sup> <https://kbbi.lektur.id/>, (diakses 30 Desember 20210)

<sup>11</sup> Mulyadi, *Sistem Akutansi Edisi Tiga*, Salemba Empat, Jakarta, 2001, hal 121

<sup>12</sup> <https://accurate.id/akutansi/pengertian-transaksi/>, (diakses pada 11 November 2020)

<sup>13</sup> Fiona Pappano Naomi, *Perlindungan Hukum Penggunaan E-WALLET Ditinjau dari Undang-Undang Perlindungan konsumen*, Jurnal Ilmiah Hukum Volume 9, Nomor 1 Universitas Udayana, Bali, 2020, hal 24

Angkautan Jalan Menyebutkan Penumpang adalah orang yang berada dikendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

#### 11. Kota Jambi

Kota Jambi adalah Ibukota Provinsi Jmabi dan merupakan salah satu dari 11 kabupaten atau kota yang ada dalam provinsi Jambi, secara historis pemerintah Kota Jambi dibentuk dengan ketetapan Gubernur Sumatera Nomor 103 tahun 1946 sebagai Daerah Otonom Kota Besar di Sumatera, kemudian diperkuat dengan Undang-Undang Nomor 9 tahun 1956 dan dinyatakan sebagai Daerah otonom Kota Besar dalam lingkungan Provinsi Sumatera Tengah, Kota Jambi memiliki luas sekitar 205,38 km<sup>2</sup> dengan penduduknya berjumlah 620,703 jiwa.<sup>14</sup>

Berdasarkan pengertian beberapa konsep diatas, dapatlah ditarik suatu kesimpulan bahwa yang terkandung dan judul skripsi ini adalah segala upaya yang menjamin adanya tanggung jawab hukum pengemudi *online* terhadap biaya tambahan transaksi dompet digital tanpa izin penumpang di kota jambi.

#### **D. Landasan Teoritis**

Berdasarkan pokok pembahasan pada penelitian ini yaitu, Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi Online Jenis Grab Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Dompot Digital Tanpa Izin Pen

umpang Di Kota Jambi.

---

<sup>14</sup> <http://bappeda.jambikota.go.id/>, (diakses 18 Februari 2019)

Adapun teori yang dipakai dalam penelitian ini adalah:

## 1. Teori Tanggung Jawab

Teori tanggung jawab hukum merupakan teori yang menganalisis tentang tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang telah melakukan perbuatan melawan hukum untuk memikul kerugian atas kesalahannya maupun karena kealpaannya.<sup>15</sup> Menurut Hans Kelsen, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan atau tanggung jawab hukum, bahwa dia memiliki tanggung jawab terhadap suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.<sup>16</sup>

Sikap dan perilaku tanggung jawab sangat berarti bagi perkembangan pembelajar dalam mendapatkan pengalaman belajar yang lebih baik. Melalui pembiasaan dan latihan aspek moral dan keagamaan yang berkembang sejak kecil maka akan terbangun perilaku dan tanggung jawab yang lebih baik. Berkaitan dengan tindakan moral yang berkolerasi dengan tanggung jawab. Menurut Hans Kelsen Teori mengenai tanggung jawab menurutnya sebagai berikut:

- a. Pertanggungjawaban Individu yaitu seseorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri, seseorang dikatakan secara hukum bertanggungjawab untuk suatu perbuatan tertentu adalah

---

<sup>15</sup> Salim HS dan Erlis Septiana Nurbani, *Penerapan Terori Hukum Pada Penelitian disertai dan Tesis*, Buku Kedua, Rajawali Pers, Jakarta, 2009, hal 7

<sup>16</sup> Hans Kelsen, Sebagaimana di Terjemahkan Oleh Somardi, *General Theory Of The Law and State*, Teori Umu dan Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif sebagai Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, jakarta, 2007, hal 81

bahwa dia dapat dikenakan sanksi dalam kasus perbuatan yang berlawanan. Normalnya, dalam suatu kasus sanksi dapat dikenakan terhadap pelaku adalah karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut harus bertanggungjawab.<sup>17</sup>

- b. Pertanggungjawaban Kolektif berarti seseorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain, tanggung jawab kolektif ketika sanksi tidak hanya dikenakan pada pelaku tetapi juga terhadap individu maupun kolektif dapat diberlakukan mengingat fakta bahwa tidak ada individu dalam masyarakat yang sepenuhnya independen.<sup>18</sup>
- c. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seseorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena sengaja dan diperkirakan sengan tujuan menimbulkan kerugian. Tanggung jawab berdasarkan kesalahan sebagaimana telah diatur dalam pasal 1356 KUHperdata.
- d. Pertanggungjawaban Mutlak berarti bahwa seseorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.<sup>19</sup> Penjelasan lain dapat dilihat dari pasal 88 Undang-Undang Nomor . 32 tahun 2004 “bertanggung jawab mutlak atau *strict liability* adalah unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti rugi”. Ketentuan ayat ini

---

<sup>17</sup> Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekretariat Jendral Mahkamah Konstitusi dan Kepaniteraan Republik Indonesia, Jakarta, 2012, hal 61

<sup>18</sup> Hans Kelsen, *Teori Tentang Hukum*, Konstitusi Pers, Jakarta, 2012, hal 58

<sup>19</sup> Hans Kelsen Sebagaimana Diterjemahkan Oleh Raisal Mustaqien, *Teori Hukum Murni*, Nuansa Media, Bandung, 2006, hal 140

merupakan *lex specialis* dalam gugatan perbuatan melanggar hukum pada umumnya.

## 2. Teori Ganti Rugi

### a. Ganti rugi

Pengertian kerugian yang lebih luas dikemukakan oleh Mr. J. H. Nieuwenhuis sebagaimana yang diterjemahkan oleh Djasadin Saragih, pengertian kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan oleh perbuatan (melakukan atau membiarkan) yang melanggar norma oleh pihak yang lain.<sup>20</sup> Yang dimaksud dengan pelanggaran norma oleh Nieuwenhuis di sini adalah berupa wanprestasi dan perbuatan melanggar hukum. Bila kita tinjau secara mendalam, kerugian adalah suatu pengertian yang relatif, yang bertumpu pada suatu perbandingan antara dua keadaan. Kerugian adalah selisih (yang merugikan) antara keadaan yang timbul sebagai akibat pelanggaran norma. Menurut Purwahid Patrik, kerugian terdiri dari dua unsur, yaitu:

1. Kerugian yang nyata diderita (*damnum emergens*) meliputi biaya dan rugi
  2. Keuntungan yang tidak diperoleh (*lucrum cessans*) meliputi bunga.<sup>21</sup>
- ### b. Dasar hukum ganti rugi

Dasar hukum dari pemberian ganti kerugian sebagaimana diatur didalam

---

<sup>20</sup> J.H. Nieuwenhuis, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Terjemahan Oleh Djasadin Saragih, Airlangga University Press, Surabaya, 1985, hal 54

<sup>21</sup> Purwahid Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan yang Lahir dari Perjanjian dan dari Undang-Undang)*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hal 14

Pasal 1365 KUHperdata yang menyatakan bahwa “Setiap perbuatan melawan hukum, yang oleh karenanya menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menyebabkan kerugian itu mengganti kerugian”.

c. Wujud ganti rugi

Pada umumnya ganti rugi dapat diperhitungkan dalam sejumlah uang tertentu. Menurut Pitlo, undang-undang tidak memberikan dasar yang cukup kuat untuk kita katakan bahwa tuntutan ganti rugi hanya dapat dikemukakan dalam sejumlah uang tersebut.<sup>22</sup>

#### **E. Metodologi Penelitian**

Metodologi Penelitian merupakan sebuah pengetahuan keterampilan. Artinya sebagai pengetahuan ia dapat dipelajari atau dibaca dari buku buku dan memang memberikan pengetahuan bagi yang mempelajarinya. Akan tetapi dengan pengetahuan saja masih belum ada jamina bagi yang bersangkutan untuk mempergunakan dan menerapkannya dalam suatu kegiatan penelitian. Penguasaanya dalam praktek lebih banyak ditentukan oleh pengalamannya meneliti dan latihan dalam menggunakan metode-metode yang diketahuinya.<sup>23</sup>

Berikut metodologi penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini:

---

<sup>22</sup> J Satrio, *Hukum Perikatan (Perikatan Pada Umumnya)*, Bandung Alumni, Bandung, 1999, hal 53

<sup>23</sup> Soejono dan Abdurrahman, *Metode Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Thafia Media, Semarang, 2009, hal 43

## 1. Tipe Penelitian

Skripsi ini disusun dengan menggunakan jenis penelitian secara empiris yaitu penelitian yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang dapat diwawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung. Penelitian empiris juga digunakan untuk mengamati hasil perilaku manusia yang berupa peninggalan fisik maupun arsip.<sup>24</sup>

Tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan, dan literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian skripsi ini yakni mengenai bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* terhadap penumpang pada hukum perdata serta akibat hukum terkait pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa ijin penumpang pada hukum perdata.

## 2. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan, pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan perundang undangan (*Statute Approach*), pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*).<sup>24</sup> pada penelitian skripsi ini penulis menggunakan dua pendekatan. Adapun pengertian mengenai dua pendekatan tersebut adalah sebagai berikut:

---

<sup>24</sup> Mukti Fajar dan Achamd, *Dualisme Penelitian Hukum Empiris dan Normatif*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hal 280

<sup>25</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Sinar Grafik, Jakarta, 2013, hal 110

- a. Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.<sup>25</sup>
- b. Pendekatan konseptual (*Conseptual Approach*) dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dengan beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.<sup>26</sup>

Saat menggunakan pendekatan konseptual peneliti perlu merujuk pada prinsip-prinsip hukum yang dapat di temukan dalam pandangan-pandangan sarjana hukum ataupun doktrin-doktrin hukum.<sup>27</sup>

### 3. Sumber Data

Sumber data adalah tempat dimana sumber penelitian ini diperoleh. Sumber data dalam penlitian ini adalah sumber data primer, sumber data sekunder ,sumber data tersier, berikut penjelasan terhadap sumber data yang dimaksud: hukum.<sup>28</sup>

#### a. Data Primer

Data primer terdiri dari peraturan perundang-undangan catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.<sup>29</sup> Bahan hukum primer yang akan digunakan dalam penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 1) Kitab undang-undang hukum perdata.

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*, hal 115

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. Penelitian Hukum (*Legal Research*), Sinar Grafik, Jakarta, 2013, hal 48

<sup>29</sup>*Ibid.*, hal 5



- 2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5025).
- 3) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (tambahan lembaran Negara Republik Indonesia 3821).
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus .

b. Data Sekunder

Data sekunder berupa semua publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks hukum , kamus–kamus hukum , jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.<sup>30</sup> Bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam skripsi ini adalah buku-buku literatur, jurnal-jurnal hukum dan tulisan-tulisan tentang hukum mengenai tanggung jawab pengemudi online terhadap penumpang dan akibat hukum perdata terkait pembebanan biaya tambahan transaksi dompet digital tanpa izin penumpang.

c. Data Tersier

Data tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder primer. Bahan hukum tersier seperti kamus besar bahasa indonesia, kamus huku, ensiklopedia dan bahan-bahan dari media internet yang relevan dengan penelitian ini.

---

<sup>30</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Sinar Grafik, Jakarta, 2013, hal 90-100

#### 4. Teknik pengumpulan bahan hukum

##### a. Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dalam mana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan.<sup>31</sup> Penulis melakukan wawancara kepada Sherly Tri Rahmawati Selaku korban yang mengalami hal tersebut.

Penulis juga melakukan wawancara kepada Risky selaku pengemudi grab bahwa dia mengatakan memang ada fitur edit tarif dalam aplikasi tersebut tetapi pada aplikasi yang sudah di *upgrade* atau diperbaharui fitur edit tersebut tidak bisa dilakukan lagi apalagi ditahun 2022 sekarang udah tidak ada lagi terjadi hal seperti ini karna mungkin banyaknya komplain penumpang terhadap aplikasi terserbut.<sup>32</sup> Sama halnya penulis juga melakukan wawancara terhadap pengemudi grab yang bernama Reksi untuk memastikan apakah memang ada pemotongan biaya tambahan dalam transaksi ovo, dengan jawaban yang sama karna beberapa temannya ada yang melakukan memotong saldo terserbut tapi untuk sekarang sudah tidak bisa lagi karena adanya pembaharuan aplikasi OVO tersebut.<sup>33</sup>

##### b. Studi pustaka

Data yang diarahkan kepada pencarian data dan informasi melalui dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, maupun dokumen elektronik yang dapat mendukung dalam proses penulisan

---

<sup>31</sup> Cholid Nabuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, Bumi aksara, Jakarta, 2009, hal 81

<sup>32</sup> Risky, *Wawancara*, Pengemudi Transportasi *Online Grab*, 22 Agustus, 2022

<sup>33</sup> Reksi, *Wawancara*, Pengemudi Transportasi *Online Grab*, 22 Agustus, 2022

## 5. Teknik Penentuan Sampel

Teknik yang penulis gunakan dalam menggunakan sampel pada penelitian ini yaitu *Purposive Sampling*, menurut sugiyono *Purposive Sampling* adalah teknik penentuan sampel menggunakan beberapa pertimbangan tertentu sesuai kriteria yang diinginkan untuk dapat menentukan jumlah sampel yang akan diteliti.<sup>34</sup>

## 6. Analisis Data

Yaitu setelah semua data sudah terkumpul maka selanjutnya data tersebut dilakukan penganalisis secara kualitatif, yaitu penelitian didasarkan pada usaha untuk menemukan data yang ditekankan pada kualitas informasi objek yang akan diteliti.<sup>35</sup>

## F. Sistematika Penulisan

Untuk menyusun Penulisan Skripsi ini. Penulis menggunakan sistematika yang sederhana, guna menjelaskan segala sesuatu yang berkaitan dengan judul dan permasalahannya, sistematika ini dibagi lima (5) bab yaitu

**Bab Kesatu Pendahuluan**, dalam bab ini penulis menguraikan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kerangka Konseptual, Landasan Teoritis, Metodologi Penulisan, dan Sistematika Penulisan.

**Bab Kedua A. Ketentuan Umum Tentang Pengemudi Transportasi Online**, didalamnya menyatukan tentang Pengertian Pengemudi Transportasi Online, Jenis atau Bentuk-bentuk Pengemudi Transportasi Online, Hak dan Kewajiban para pengemudi, Pengaturan Pengemudi Transportasi Online.

---

<sup>34</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*, Alfabeta, Bandung, 2009, hal 85

<sup>35</sup> Sudirman, dkk, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Magnum Pustaka Utama, Yogyakarta, 2020, hal 1

**B.Ketentuan Umum Tentang Pembebanan Biaya Tambahan,** didalamnya ada Pengertian Pembebanan Biaya Tambahan, Jenis dan Bentuk Biaya tambahan, Akibat Hukum Pembebanan Biaya Tambahan Pengaturan Pembebanan Biaya Tambahan.

**Bab Ketiga Ketentuan Umum Tentang Tanggung Jawab Hukum,** didalamnya ada Pengertian Tanggung Jawab Hukum, Jenis atau Bentuk Tanggung Jawab Hukum, Akibat Hukum Dalam Tanggung Jawab Hukum, Pengaturan Tentang Tanggung Jawab Hukum.

**Bab Keempat,** memaparkan hasil dari penelitian dan membahas permasalahan tentang Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi *Online* Jenis Grab Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transkasi Dompot Digital Tanpa Izin Penumpang di Kota Jambi. Dan Bentuk Tanggung Jawab Pengemudi Transportasi *Online* Jenis Grab Terhadap Penumpang yang Dirugikan Akibat Pembebanan Biaya Tambahan Tanpa Izin Penumpang Melalui Dompot Digital Di Kota Jambi

**Bab Kelima Penutup,** bab ini merupakan ringkasan mengenai seluruh uraian sebelumnya yang dimuat dalam beberapa Kesimpulan dan diakhiri dengan Saran-saran yang diharapkan dapat bermanfaat.

**BAB II**

**TINJAUAN UMUM TENTANG PENGEMUDI TRANSPORTASI**

***ONLINE* DAN PEMBEBANAN BIAYA TAMBAHAN**

**A. Ketentuan Umum Tentang Pengemudi Transportasi *Online***

**1. Pengertian Pengemudi Transportasi *Online***

Transportasi adalah: (1) pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, (2) salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak *geografis* barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi. Sedangkan menurut Sukarto transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan antara asal dan tujuan.<sup>36</sup> Usaha transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Dengan demikian transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatan, sehingga akan tercapai *efisiensi* yang lebih baik.<sup>37</sup> Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

---

<sup>36</sup> Baiq Setiani, *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*, Jurnal Ilmiah Widya Volume 3 Nomor 2, Universitas Suryadarma, Jakarta, 2015, hal 104

<sup>37</sup> Setyaningsih Sri Utami, *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Menggunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta*, Jurnal Ekonomi dan Kewirausahaan Volume 9 Nomor 1, Universitas Slamet Riyadi Surakarta, Surakarta, 2012, hal 35

Kata *transportation* diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *The Removal Of Goods Or Persons From One Place To Another By a Carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan “*Daring*”. Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.<sup>38</sup>

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri.<sup>39</sup> Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).

Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online* berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi *online* yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.

---

<sup>38</sup> Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, 2016, hal 9

<sup>39</sup> Geistiar Pratama Yoga, dkk, *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Jurnal Ilmu Hukum Volume 5 Nomor 3, Universitas Diponegoro, Semarang, 2016, hal 2-3

- b. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi *online* secara detail seperti nama *driver*, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
- c. Lebih terpercaya, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau *driver* sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* yaitu Grab telah melakukan kerja sama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi Grab

## **2. Jenis Atau Bentuk-Bentuk Pengemudi Transportasi *Online***

Transportasi merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas (*Communication atau verker*) dan angkutan jasa termasuk bidang pelayanan jasa ekonomi, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat ketempat lain.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Fidel Miro, Pengaturan Sistem Transportasi, Erlangga, Jakarta, 2011, hal 2

Kedudukan pengemudi (*driver*) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan. Pengemudi memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi *online* untuk mendapatkan pesanan ( pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor handphone dan foto pengguna layanan). Kemudian pengemudi akan menuju tempat di mana pemesan jasa transportasi tersebut berada. Pengemudi memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.

Beberapa contoh perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *Online* di Indonesia yaitu :

a. Go-Jek

Go-Jek adalah sebuah perusahaan yang bergerak dibidang teknologi berbasis *Online* asal Indonesia didirikan pada tahun 2010 sebagai layanan tekepon naik sepeda motor di Indonesia, Go-jek telah berevolusi untuk menyediakan layanan transportasi dan gaya hidup sesuai permintaan yang menggerakkan kota.<sup>41</sup> Dilengkapi dengan misi sosial untuk meningkatkan kesejahteraan dan mata pencaharian pekerja di berbagai sektor informal, mitra Gojek mengatakan bahwa sejak bergabung dengan *Platform* Go-jek, mereka telah melihat pendapatan mereka meningkat dan telah menjangkau lebih banyak pelanggan melalui aplikasi Go-jek.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> <https://www.go-jek.com/about/>, (Diakses 15 April 2019)

<sup>42</sup> *Ibid.*



Go-jek sekarang beroperasi lebih dari 50 kota di Asia Tenggara, dengan lebih banyak untuk mengikuti di tahun-tahun mendatang<sup>43</sup>. Fasilitas yang didapatkan para pengemudi Go-Jek bukan hanya dari sistem bagi hasil yang menguntungkan mereka juga mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra, mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, serta mendapat akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi ojek *online* Gojek.<sup>44</sup>

b. Grab

Grab merupakan salah satu modal transportasi *Online platform O2O* yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara, menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet elektronik<sup>45</sup>. Grab *Car* menawarkan beberapa produk yang diharapkan dapat memenuhi tuntutan kebutuhan konsumen. Adapun produk tersebut terdiri dari Grab *Car-Taxi* yang memberikan layanan pemesanan *taxi* melalui aplikasi, Grab *Car-Bike* yang memberikan layanan ojek motor, Grab *Car-Car* yang memberikan layanan jasa ojek mobil pribadi, Grab *Car-Express* yang memberikan layanan jasa *delivery* barang. Pada aplikasi Grab *Car* memiliki fitur cukup banyak dalam memberikan layanan jasa transportasi kepada pelanggan.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Henri Septanto, *Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike.*, Jurnal Bina Insani Volume 3 Nomor 1 Universitas Bina Insani, Bekasi, 2016, hal 215

<sup>45</sup> <https://www.grab.com/id>, (Diakses 2 Oktober 2019)

<sup>46</sup> Steven Gunawan, *Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya*, Jurnal Manajemen Volume 5 Nomor 3 Universitas Kristen Petra, Surabaya, 2017, hal 37-38

### 3. Hak Dan Kewajiban Para Pengemudi

Hak adalah tuntutan sah agar orang lain bersikap dan berperilaku dengan cara tertentu. Kewenangan yang diberikan oleh hukum obyektif tersebut pada subyek hukum berimplikasi kepada subyek hukum itu sendiri sehingga ia dapat berbuat apa saja terhadap sesuatu yang menjadi haknya tersebut asal tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, ketertiban umum maupun kepatutan yang ada. Sedangkan kewajiban adalah segala sesuatu yang harus atau wajib dilakukan dengan penuh tanggung jawab. Kewajiban ini merupakan suatu tugas manusia yang harus dilakukan tanpa pengecualian.<sup>47</sup>

Dalam menjalani kehidupan sehari-hari, kendaraan bermotor tentunya menjadi salah satu komponen penting bagi masyarakat yang melakukan mobilisasi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan dasar hukum yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang mencakup lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya, dan wajib dipatuhi serta dilaksanakan oleh seluruh warga negara Republik Indonesia khususnya pengemudi kendaraan bermotor.

Pasal 1 butir 23 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengatur bahwa pengemudi merupakan orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

---

<sup>47</sup> Lysa Angrayni, *Diktat Pengantar Ilmu Hukum*, Suska Press, Riau, 2014, hal 31-32

Pasal 106 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan kemudian mengatur mengenai kewajiban yang harus dipatuhi oleh pengemudi kendaraan bermotor beroda dua maupun roda empat. Kewajiban tersebut diantaranya mencakup kewajiban mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, wajib untuk mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia, dan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.

Sedangkan Pasal 216 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengatur tentang hak masyarakat untuk mendapatkan ruang lalu lintas yang ramah lingkungan dan memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Hak dan kewajiban yang dimiliki oleh pengemudi ini tentu akan melahirkan tanggungjawab baginya apabila hak dan kewajiban yang dimaksud.

Sebagai pihak yang mengendarai kendaraan bermotor, tentunya seorang pengemudi memiliki tanggung jawab besar terhadap penumpang yang berada di dalam kendaraan tersebut maupun terhadap pengguna jalan lainnya. Tanggung jawab pengemudi kendaraan bermotor diatur berdasarkan Pasal 234 Undang-Undang Lalu Lintas Angkuta Jalan yang menyebutkan:

- (1) Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi;

- (2) Setiap Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi;
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
  - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
  - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
  - c. Disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.”

Lalu, jika terjadi kecelakaan lalu lintas berat yang menyebabkan korban meninggal, maka pengemudi mempunyai kewajiban dan tanggung jawab sebagaimana disebutkan oleh Pasal 235 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan yaitu memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Sedangkan sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas diatur pada Pasal 310 sampai dengan Pasal 312 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Penerapan sanksi pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dijatuhi vonis hukuman 15 (lima belas) tahun penjara di Pengadilan Negeri. Melanggar Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan karena dengan sengaja mengemudikan kendaraan dengan cara atau dalam keadaan yang membahayakan

nyawa orang lain, dan menyebabkan korban meninggal dunia. Selain sanksi pidana penjara, kurungan, atau denda, pengemudi yang melakukan tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan SIM atau ganti kerugian yang diakibatkan tindakan tersebut, sebagaimana diatur pada Pasal 314 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Maka, Jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian maupun kesengajaan pengemudi, ia harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena perbuatannya. Apabila terjadi kerusakan jalan dan/atau perlengkapannya akibat pengemudi, ia juga harus bertanggung jawab atas kerusakan itu. Selain bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan kecelakaan tersebut, Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan juga mengatur tentang sanksi pidana bagi pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berupa pidana penjara dan denda. Namun, pengemudi tidak harus bertanggung jawab jika kecelakaan tersebut disebabkan oleh keadaan memaksa di luar kemampuan pengemudi, disebabkan oleh perilaku korban atau pihak ketiga, dan disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun pengemudi telah mencoba melakukan tindakan pencegahan.

#### **4. Pengaturan Pengemudi Transportasi *Online***

Transportasi berbasis *online* pada hakekatnya adalah sebuah perikatan. 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.<sup>48</sup> Pihak-pihak yang terkait dengan Transportasi *online* yaitu penyedia jasa aplikasi, *driver*/pengemudi, *merchant* dan konsumen.

Pengaturan transportasi *online* merujuk pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan sebagai undang-undang yang lebih tinggi dalam rangka mengatasi belum adanya aturan khusus yang mengatur transportasi berbasis *online*. Jika pengaturan transportasi *online* masih mengacu kepada pengertian diatas padahal penyedia jasa angkutan *online* dalam hal ini *driver* adalah bersifat pribadi dan hanya memanfaatkan teknologi informasi dari penyedia jasa aplikasi dan hanya melakukan kontrak tidak tertulis dengan konsumen jasa angkutan online.<sup>49</sup>

Berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan aturan khusus yang mengatur transportasi berbasis *online* yaitu PerMenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Dalam rangka mencapai tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, maka Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya

---

<sup>48</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Cet. Kedelapan, PT.Intermasa, Jakarta, 1984, hal 1

<sup>49</sup> Agus Pribadiono, *Transportasi Online Vs Transportasi Tradisional Non-Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online*, Jurnal Hukum Volume 13 Nomor 2, Universitas Esa Unggul, Jakarta, 2016, hal 131

menetapkan PerMenhub Nomor 108/2017 sebagai peraturan yang mengatur penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Pemerintah melihat bahwa masalah kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen termasuk konsumen pengguna jasa transportasi *online* merupakan isu penting yang harus diselesaikan melalui pengaturan. Pemerintah juga melihat bahwa tindakan kejahatan sewaktu-waktu dapat terjadi dan karena itu perluantisipasi terlebih dahulu dalam pengaturan transportasi *online*. Sebab dengan adanya hukum yang mengatur transportasi berbasis *online* dapat menghindarkan transportasi *online* dari hal-hal yang tidak diinginkan untuk dapat terjadi. Apabila terjadi, maka pengaturan menyediakan sanksi tegas. Sanksi itu hanya diberikan terhadap mitra penyedia jasa aplikasi berbasis *online*, atau pihak-pihak yang terkait dalam konsep pelaku usaha.

Untuk menjamin keselamatan dan keamanan tersebut, Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengamankan agar setiap pelaku usaha angkutan umum wajib memenuhi persyaratan tertentu. Pertama, badan usaha angkutan umum harus perusahaan berbadan hukum. Kedua, kendaraan bermotor umum yang digunakan wajib memenuhi syarat teknis melalui mekanisme yang ditentukan dan ketiga, para pengemudi angkutan umum wajib memenuhi persyaratan kompetensi agar mampu memberikan layanan optimal.

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh

penumpang atau pengirim barang yang lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 192 dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan berisi rumusan ketentuan perihal perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan. Ini telah sesuai dengan Pasal 234, Pasal 235 dan Pasal 236 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 mengatur mengenai Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi. Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.

Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi.
- b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga dan/atau
- c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pasal 235 Mengatur mengenai jika korban meninggal dunia akibat



kecelakaan lalu lintas pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pasal 236 Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian pada kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat. Pengaturan tersebut juga sesuai dengan isi perjanjian elektronik antara pengemudi dengan penyedia jasa aplikasi. Pihak pengemudi wajib dan harus mengganti kerugian kepada pihak penumpang akibat kelalaian yang telah dilakukan. Penyedia jasa aplikasi selaku perusahaan teknologi yang bergerak di bidang transportasi *online* (dalam undang-undang tersebut disebut sebagai perusahaan angkutan umum), juga wajib memberikan santunan musibah kepada penumpang.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Restu Anggun Mumpuni, *Studi Tentang Konstruksi Hukum Dalam Perjanjian Antara Pengguna Jasa Transportasi Online dengan Pt.Go-Jek.*, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Surakarta, 2018, hal 12

## **B. Ketentuan Umum Tentang Pembebanan Biaya Tambahan**

### **1. Pengertian Biaya Tambahan**

Istilah biaya pada umumnya digunakan untuk pengorbanan suatu manfaat ekonomis untuk memperoleh jasa yang tidak dikapitalisir nilainya.<sup>51</sup> pengorbanan terhadap suatu manfaat ekonomis tersebut akan melahirkan suatu beban. Beban merupakan biaya yang tidak dapat memberikan manfaat dimasa yang akan datang atau identik dengan biaya atau harga perolehan yang sudah habis masa manfaatnya.

### **2. Jenis Dan Bentuk Biaya Tambahan**

Menurut Mulyadi dan Akmal biaya terbagi menjadi 5 bentuk golongan sebagai berikut:

#### **a. Objek Pengeluaran**

Objek pengeluaran merupakan dasar penggolongan biaya. Misalnya nama objek pengeluaran adalah bahan bakar, maka semua yang berhubungan bahan bakar disebut biaya bahan bakar.

Fungsi-fungsi pokok dalam perusahaan umumnya terdiri dari fungsi produksi, fungsi pemasaran, fungsi administrasi dan umum. Berdasarkan fungsi-fungsi perusahaan tersebut maka biaya-biaya yang terjadi dikelompokkan sebagai berikut :<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Akmal Abdullah. *Analisis Perhitungan Biaya Produksi Berdasarkan Metode Full Costig Dalam Menentukan Harga Jual Produk Lemari*, Jurnal Akuntansi Volume 12 Nomor 1 Universitas Haluoleo, Kendari, 2016, hal 5

<sup>52</sup> Akmal Abdullah. *Analisis Perhitungan Biaya Produksi Berdasarkan Metode Full Costig Dalam Menentukan Harga Jual Produk Lemari*, Jurnal Akuntansi Volume 12 Nomor 1, Universitas Haluoleo, Kendari, 2016, hal 6

- 1) Biaya produksi yaitu semua yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan penggolongan bahan baku yang menjadi produk jadi. Biaya produksi digolongkan kedalam Biaya Bahan Baku (BBB), Biaya Tenaga Kerja Langsung (BTKL), Biaya *Overhead* Pabrik (BOP);
  - 2) Biaya pemasaran yaitu biaya dalam rangka penjualan produksi selesai sampai dengan pengumpulan piutang menjadi kas biaya ini meliputi biaya untuk melaksanakan fungsi.
  - 3) Biaya administrasi dan umum yaitu semua biaya yang berhubungan dengan fungsi-fungsi administrasi dan umum. Biaya ini terjadi dengan penentuan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan manajemen perusahaan termasuk biaya-biaya gaji direktur utama, personalia sekeretaris dan sebagainya.
  - 4) Biaya keuangan adalah biaya-biaya yang terjadi dalam melaksanakan fungsi keuangan misalnya biaya bunga.
- b. Hubungan biaya dengan suatu yang dibiayai dibedakan atas: <sup>53</sup>
- 1) Biaya langsung (*direct cost*) yaitu biaya yang terjadi dan manfaatnya dapat diidentifikasi kepada objek pusat biaya.
  - 2) Biaya tidak langsung (*indirect cost*) yaitu biaya yang terjadi/manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada objek atau biaya. Biaya langsung dan biaya tidak langsung dapat dihubungkan atau dapat dikaitkan dengan produk, bagian dalam perusahaan, dimana dalam bentuk pusat penghasilan. Untuk memperluas biaya produksi, maka departemen yang

---

<sup>53</sup> Akmal Abdullah, Op.Cit, hal 6

ada dalam perusahaan dibedakan atas departemen produksi, dan departemen pembantu. Dikaitkan dengan penggolongan biaya langsung departemen dan biaya tidak langsung departemen.

c. Perilaku biaya hubungannya dengan volume kegiatan dalam suatu perusahaan di bedakan atas: <sup>54</sup>

1) Biaya tetap

Kriteria biaya tetap:

a) Jumlah totalnya tetap konstan tidak diperbaharui oleh kegiatan atau aktivitas sampai pada tingkat tertentu.

b) Jumlah satuan akan berubah-ubah berbanding terbalik dengan perubahan volume kegiatan, semakin tinggi volume kegiatan semakin besar biaya satuan.

2) Biaya variable

Biaya variabel adalah biaya yang berubah secara proporsional dengan aktivitas bisnis.<sup>55</sup> Biaya variabel adalah jumlah biaya marjinal terhadap semua unit yang diproduksi. Hal ini juga dapat dianggap biaya normal. Biaya tetap dan biaya *variabel* membentuk dua komponen dari total biaya. Biaya langsung, bagaimanapun, adalah biaya yang dapat dengan mudah dikaitkan dengan objek biaya tertentu. Namun, tidak semua biaya variabel adalah biaya langsung. Sebagai contoh, biaya *overhead* variabel produksi adalah biaya variabel yang merupakan biaya tidak langsung, tidak langsung menjadi suatu biaya. Biaya variabel kadang-

---

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> Mulyadi, *Akuntansi Biaya*, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi, Yogyakarta, 2009, hal 468

kadang disebut biaya tingkat unit karena mereka bervariasi dengan jumlah unit yang diproduksi.

Penggolongan biaya ini sejalan dengan jenis pengeluaran yang dibebankan atas pengeluaran. Pengeluaran modal adalah pengeluaran yang mempunyai manfaat lebih dari satu periode akuntansi, pengeluaran ini pada saat terjadi dibebankan sebagai harga pokok aktiva dan dibebankan tahun-tahun yang menikmatinya dengan cara depresiasi, depleksi dan amortisasi. Periode akuntansi yang menikmati manfaat dibebani dengan biaya depresiasi, biaya depleksi dan amortisasi.

### **3. Akibat Hukum Pembebanan Biaya Tambahan**

Akibat hukum yang di timbulkan adanya kasus pembebanan biaya tambahan adalah melaporkan kejadian yang di alami dengan memberikan keterangan dan bukti kepada layanan operator perusahaan yang bersangkutan. Jika upaya tersebut tidak menemukan penyelesaiannya, maka mempunyai kekuatan hukum untuk membuktikannya melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Pasal 1 ayat 11 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Upaya ini konsumen di berikan wewenang penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi atau non litigasi, namun hakim tetap akan mengupayakan penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi terlebih dahulu.

### **4. Pengaturan Pembebanan Biaya Tambahan.**

Upaya hukum tersebut untuk memenuhi unsur ganti rugi yang dialami konsumen sebagai pihak yang dirugikan, unsur ganti rugi termuat dalam pasal 1365 sebagai perbuatan melawan hukum dan 1367 “seseorang tidak hanya

bertanggung atas kerugian yang di sebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang di sebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dalam pengawasannya (*Vicarious Liability*) adapun pasal terkait wanprestasi 1243 menentukan ganti kerugian karena perbuatan melawan hukum.

Ketentuan lebih lanjut pasal 45 UUPK ayat (2) menyatakan bahwa “penyelesaian sengketa konsumen dapat di tempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa”.

Menurut pasal 66 huruf b Undang-undang nomor 30 tahun 1999 tentang *Arbitrase* dan *Alternatif* penyelesaian sengketa, *Arbitrase* adalah sengketa-sengketa yang menurut peraturan perundang-undangan yang tidak dapat diadakan perdamaian.

Kemudian menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 248 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang untuk kepentingan masyarakat.

Beberapa aspek yang dinilai melanggar dari ketentuan pemerintah seperti penentuan tarif yang ditentukan sendiri tanpa melibatkan pemerintah, belum ada jaminan keselamatan dan juga kemanan baik bagi pengguna jasa maupun konsumen. Karena dalam undang-undang transportasi *online* adalah dilandaskan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang isinya tentang pengelolaan mengenai ketentuan yang terikat dengan keselamatan dan keamanan yang wajib dilengkapi bagi pengguna jasa maupun perusahaan jasa transportasi.

## BAB III

### KETENTUAN UMUM TANGGUNG JAWAB HUKUM

#### A. Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang ada. Sedangkan Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak atau/dan melaksanakan kewajibannya. Lebih lanjut ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak memadai maupun yang dilakukan secara memadai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian pula dengan pelaksanaan kekuasaan.<sup>56</sup>

Sugeng Istanto mengemukakan pertanggungjawaban berarti kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya.<sup>57</sup> Selanjutnya Titik Triwulan menegaskan pertanggungjawaban hukum harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak

---

<sup>56</sup> Julista Mastamu, *Pertanggungjawaban Hukum Pemerintahan*, Jurnal Ilmiah Hukum Volume 20 Nomor 2 Universitas Pattimura Ambon, Ambon, 2014, hal 107

<sup>57</sup> Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Cetakan 2, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 2014, hal 77

hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.<sup>58</sup>

Menurut Hans Kelsen suatu konsep terkait dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggungjawab hukum (liability). Seseorang dikatakan secara hukum bertanggungjawab untuk suatu perbuatan tertentu adalah bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatan yang berlawanan. Normalnya, dalam kasus sanksi dikenakan terhadap pelaku adalah karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut harus bertanggungjawab.<sup>59</sup>

## **B. Jenis Atau Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Hukum**

Secara umum pertanggungjawaban hukum dapat dibagi menjadi dua bentuk yaitu:

### **1. Pertanggungjawaban Hukum Pidana**

Pertanggungjawaban hukum pidana di artikan *Pound* sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan di terima pelaku dari seseorang yang telah di rugikan, menurutnya juga bahwa pertanggungjawaban yang dilakukan tersebut tidak hanya menyangkut masalah hukum semata akan tetapi menyangkut pula masalah nilai-nilai moral ataupun kesusilaan yang ada dalam suatu masyarakat. Pertanggungjawaban hukum pidana dalam bahasa asing disebut sebagai “*Toereken-Baarheid*,” “*Criminal Reponsibilty*,” “*Criminal Liability*,” pertanggungjawaban pidana disini

---

<sup>58</sup> Titik Triwulan dan Shinta Febriana, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Cetakan 1, Pustakarya, Jakarta, 2010, hal 48

<sup>59</sup> Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cetakan 1 Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, Jakarta, 2006, hal 61



dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersebut dapat dipertanggungjawabkan secara pidana atau tidak terhadap tindakan yang dilakukannya itu.<sup>60</sup>

Terkait pertanggungjawaban hukum pidana terdapat sebuah prinsip yang sangat penting dari Pasal 1 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (yang selanjutnya akan disebut dengan KUHPidana) yang menyatakan “suatu perbuatan hanya merupakan tindak pidana, jika ini ditentukan lebih dulu dalam suatu ketentuan perundang-undangan”. Oleh karena itu, seseorang hanya bisa dituntut untuk melaksanakan pertanggungjawaban hukum pidana, apabila perbuatan orang tersebut merupakan suatu tindakan pidana yang telah diatur oleh hukum dan dapat dikenai hukuman pidana.<sup>61</sup> Tindakan pidana tersebut harus ada suatu akibat tertentu dari perbuatan pelaku berupa kerugian atas kepentingan orang lain, menandakan keharusan ada hubungan sebab akibat antara perbuatan pelaku dan kerugian atas kepentingan tertentu.

Terkait pertanggungjawaban hukum pidana maka terlebih dahulu perlu kita pelajari tentang hukum pidana. Apabila hukum dibagi atas hukum publik dan hukum privat, maka hukum acara pidana termasuk hukum publik. Terdapat dua unsur pokok dalam pertanggungjawaban hukum pidana. Pertama, adanya suatu

---

<sup>60</sup> Daud Hidayat Lubis, *“Pertanggungjawaban Pidana Anak Menurut Hukum Pidana Positif Dan Hukum Pidana Islam*, Perpustakaan Universitas Sumatera Utara, Medan, 2018, hal 107

<sup>61</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Cetakan 3, Refika Aditama, Bandung, 2009), hal 59

norma, yaitu suatu larangan atau suruhan (kaidah). Kedua adanya sanksi atas pelanggaran norma itu berupa ancaman dengan hukuman pidana.<sup>62</sup>

Di Indonesia akibat dari pertanggungjawaban pidana yang diterapkan adalah sistem hukuman pidana yang tergambar dalam titel II Buku I KUHPidana yang berjudul Hukuman, yaitu sebagai berikut:

a. Hukuman Mati

Tujuan menjatuhkan dan menjalankan hukuman mati selalu diarahkan kepada khalayak ramai agar mereka, dengan ancaman hukuman mati akan takut melakukan perbuatan yang kejam yang akan mengakibatkan mereka dihukum mati. Menurut Mr.J.E. Jonkers dalam bukunya *Het Nederlandsch-Indie Strafstelsel* halaman 11, mengemukakan bahwa menurut surat penjelasan atas rancangan KUHPidana Indonesia, terdapat empat golongan kejahatan yang oleh KUHPidana diancam dengan hukuman mati, yaitu:

- 1) Kejahatan berat terhadap keamanan negara (Pasal 104, 105, 111 ayat 2, 124 ayat 3, 129)
- 2) Pembunuhan berencana (Pasal 130 ayat 3, 140 ayat 3, 340)
- 3) Pencurian dan pemerasan dalam keadaan memberatkan (Pasal 365 ayat 4 dan Pasal 368 ayat 2)
- 4) Bajak laut, perampokan di pantai, perampokan di tepi laut dalam air surut, dan perampokan di sungai, dilakukan dalam keadaan tersebut dalam Pasal 444 KUHPidana)

---

<sup>62</sup> Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Cetakan 7, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hal 9

## b. Hukuman Penjara dan Kurungan

pokok antara hukuman penjara dengan hukuman kurungan terletak pada sifat lebih berat pada hukuman penjara. Maka, hukuman kurungan hanya diancamkan pada tindak-tindak pidana yang bersifat ringan.

Perbedaan-perbedaan pokok adalah sebagai berikut:

- 1) Menurut Pasal 12 ayat 2 KUHPidana, lamanya hukuman penjara adalah sekurang-kurangnya satu hari dan selama-lamanya lima belas tahun, maksimum lima belas tahun dilampaui dalam hal gabungan tindak-tindak pidana, *recidive*, atau dalam hal berlakunya pasal 52 KUHPidana (ayat 3 dari Pasal 12). Menurut Pasal 18 ayat 1 KUHPidana, lamanya hukuman adalah sekurang-kurangnya satu hari dan selama-lamanya satu tahun, dengan kemungkinan maksimum ini dinaikkan menjadi satu tahun empat bulan dengan aturan-aturan yang sama (Pasal 18 ayat 2).
- 2) Menurut Pasal 19 ayat 2 KUHPidana, kepada seorang hukuman kurungan diberi pekerjaan lebih ringan.
- 3) Menurut Pasal 21 KUHPidana, hukuman kurungan harus dijalani dalam daerah provinsi (*gewest*) tempat si terhukum berdiam.
- 4) Menurut Pasal 23 KUHPidana, orang hukuman kurungan boleh memperbaiki nasibnya dengan biaya sendiri menurut peraturan yang akan ditetapkan dalam undang-undang. Peraturan ini termuat dalam Peraturan tentang Rumah-Rumah Penjara (*Gestichten-Reglement*) Pasal 93 yang antara lain memperbolehkan orang hukuman kurungan menerima makanan dan tempat tidur dari rumah.

#### c. Penghukuman Bersyarat

Menurut Pasal 14a dan seterusnya KUHPidana, apabila seorang dihukum penjara selama-lamanya satu tahun atau kurungan, maka hakim dapat menentukan bahwa hukuman itu tidak dijalankan, kecuali kemudian ditentukan oleh hakim, apabila si terhukum dalam tenggang waktu percobaan melakukan tindak pidana lagi atau apabila si terhukum tidak memenuhi syarat tertentu, misalnya tidak membayar ganti kerugian kepada si korban dalam waktu tertentu.

#### d. Denda

Menurut pasal 30 ayat 1 KUHPidana, jumlah denda sekurang-kurangnya dua puluh lima sen. Kini, tidak diadakan maksimum umum, maka tiap-tiap pasal yang mengancam dengan hukuman denda, tidak terbatas dalam menentukan maksimum denda untuk tindak pidana tertentu. Apabila denda tidak dibayar, maka ayat 2 menentukan bahwa denda itu diganti dengan kurungan yang menurut ayat 3 adalah sekurang-kurangnya satu hari dan selama-lamanya enam bulan. Maksimum enam bulan dapat dilampaui sampai delapan bulan karena ada gabungan tindak pidana, *recidive*, atau berlakunya Pasal 52 KUHPidana.

#### e. Hukuman Tambahan

Terdapat dua bentuk hukuman tambahan, yaitu sebagai berikut:

##### 1) Hukuman Tambahan Pencabutan Hak-Hak tertentu menurut Pasal 35

KUHPidana hak si bersalah yang boleh dicabut dalam putusan hakim adalah :

1. Menjabat segala jabatan atau jabatan tertentu
2. Menjadi prajurit
3. Memilih dan boleh dipilih pada pemilihan berdasar undang-undnag

4. Menjadi penasihat atau wali atau wali pengawas atau penampu pengawas atas orang lain daripada anaknya sendiri
5. Kekuasaan bapak, perwalian dan pengampuan atas anaknya sendiri
6. Melakukan pekerjaan tertentu

Terdapat kemungkinan untuk diperluas pencabutan hak sebagaimana dimaksud di atas, apabila mereka melakukan kejahatan bersama-sama dengan orang yang ada di bawah kekuasaannya atau apabila mereka melakukan salah satu kejahatan kesusilaan.

## 2) Hukuman Tambahan Perampasan Barang-Barang Tertentu

Hukum tambahan kedua, menurut Pasal 39 berupa perampasan barang-barang milik terhukum, yaitu yang diperoleh dengan kejahatan atau yang dipergunakan untuk melakukan kejahatan dengan sengaja. Menurut Pasal 42, biaya dari hukuman penjara dan kurungan dipikul oleh negara, sedangkan hasil dari denda dan barang-barang rampasan masuk kas negara.<sup>63</sup>

Terlepas dari Pertanggungjawaban hukum pidana yang merupakan sanksi terakhir atas suatu tindakan pelanggaran hukum (*ultimatum remedium*), perlu diingat bahwa *Geen Straf Zonder Schuld* yang artinya tiada hukuman tanpa kesalahan baik tindakan itu merupakan kesengajaan ataupun kelalaian (*culpa*).

Adanya pertanggungjawaban hukum pidana, tidak lepas dari tujuan adanya hukum pidana itu sendiri. Di antara para sarjana diutarakan bahwa tujuan dari hukum pidana adalah sebagai berikut:

---

<sup>63</sup> Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Cetatkan 7, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hal 174-188

1. Untuk menakut-nakuti orang jangan sampai melakukan kejahatan, baik secara menakut-nakuti orang banyak (*generale preventive*) maupun secara menakut-nakuti orang tertentu yang sudah menjalankan kejahatan agar di kemudian hari tidak melakukan kejahatan lagi (*speciale preventive*).
2. Untuk mendidik atau memperbaiki orang-orang yang sudah menandakan suka melakukan kejahatan agar menjadi orang yang baik tabiatnya sehingga bermanfaat bagi masyarakat.<sup>64</sup>

## 2. Pertanggungjawaban Hukum Perdata

Pertanggungjawaban hukum perdata dapat berupa pertanggungjawaban hukum berdasarkan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum (*Onrechtmatige Daad*). Pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan wanprestasi baru dapat ditegakan dengan terlebih dahulu harus adanya persetujuan yang melahirkan hak dan kewajiban. Perjanjian diawali dengan adanya persetujuan para pihak. Berdasarkan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (yang selanjutnya akan disebut dengan KUHPerdata) definisi persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Dalam hubungan hukum para pihak yang berlandaskan perikatan, pihak yang dibebankan suatu kewajiban, kemudian tidak melaksanakan atau melanggar kewajiban yang dibebankan kepadanya maka ia dapat dinyatakan lalai dan atas dasar kelalaian itu ia dapat dituntut pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan wanprestasi.

---

<sup>64</sup> Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Cetakan 7, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hal 19

Dari ketentuan Pasal 1234 KUHPerdara yang berbunyi Perikatan ditujukan untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu. Maka, kewajiban dalam suatu perjanjian dapat dibagi menjadi tiga yaitu:

- a. Prestasi untuk memberikan sesuatu
- b. Prestasi untuk berbuat sesuatu
- c. Prestasi untuk tidak berbuat sesuatu

Sedangkan wanprestasi menurut Prof. R. Subekti dapat berupa suatu keadaan dimana pihak yang memiliki kewajiban untuk melaksanakan prestasi:

- a. Tidak melaksanakan apa yang dijanjikan
- b. Melaksanakan apa yang dijanjikan, namun tidak tepat seperti apa yang dijanjikan
- c. Melaksanakan apa yang dijanjikan tapi terlambat
- d. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan<sup>65</sup>

Ada tiga kemungkinan bentuk gugatan untuk menuntut Pertanggungjawaban hukum perdata yang dapat diajukan oleh pihak yang merasa dirugikan akibat dari wanprestasi yaitu:

- a. Secara *Parate Executie*

Dimana kreditur melakukan tuntutan sendiri secara langsung kepada debitur tanpa melalui pengadilan. Dalam hal ini pihak yang bersangkutan

---

<sup>65</sup> <http://www.landasanteori.com/2015/09/pengertian-prestasi-wanprestasi> (diakses 02 Agustus 2022)

bertindak secara *eigenrichting* (menjadi hakim sendiri secara bersama-sama). Pada prakteknya, *parate executie* berlaku pada perikatan yang ringan dan nilai ekonomisnya kecil.

b. Secara *Arbitrage (Arbitrase)* atau Perwasitan

Karena kreditur merasakan dirugikan akibat wanprestasi pihak debitur, maka antara kreditur dan debitur bersepakat untuk menyelesaikan persengketaan masalah mereka itu kepada wasit (arbiter). Apabila arbiter telah memutuskan sengketa itu, maka pihak kreditur atau debitur harus mentaati setiap putusan, walaupun putusan itu menguntungkan atau merugikan salah satu pihak.

c. Secara *Rieele Executie*

Yaitu cara penyelesaian sengketa antara kreditur dan debitur melalui hakim di pengadilan. Biasanya dalam sengketa masalah besar dan nilai ekonomisnya tinggi atau antara pihak kreditur dan debitur tidak ada konsensus penyelesaian sengketa dengan cara *Parate Executie*, maka penyelesaian perkara ditempuh dengan *rielele executie* di depan hakim di pengadilan.<sup>66</sup>

Sedangkan pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan perbuatan melawan hukum (*Onrechtmatige Daad*) didasarkan pada adanya hubungan hukum, hak dan kewajiban. Konsepsi perbuatan melawan hukum di Indonesia didasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdata yang berbunyi Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.

---

<sup>66</sup> Bung Pokrol “Perbuatan Melanggar Hukum atau Wanprestasi?” <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/cl2028/perbuatan-melanggar-hukum-atau-wanprestasi?>, (diakses 02 Agustus 2022)



berdasarkan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut, sehingga dapat dimaknai kerugian akibat perbuatan melawan hukum sebagai rugi (*scade*) saja, sedangkan kerugian akibat wanprestasi berdasarkan ketentuan Pasal 1246 KUHPerdara yang berbunyi biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualian dan perubahan yang disebut di bawah ini, dapat disimpulkan berupa biaya, kerugian dan bunga (*Kosten, Scaden En Interessen*).

Dalam proses peradilan untuk menuntut pertanggungjawaban perdata, terdapat satu hal yang berbeda dengan pertanggungjawaban pidana dimana dalam proses peradilan perdata, kebenaran yang dicari dan diwujudkan hakim hanya berupa kebenaran formil (*Formeel Waarheid*). Pada dasarnya tidak dilarang pengadilan perdata mencari dan menemukan kebenaran materiil. Akan tetapi bila kebenaran materiil tidak ditemukan, hakim dibenarkan hukum mengambil putusan berdasarkan kebenaran formil.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> M. Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata*, Cetakan 13, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hal 498

### C. Akibat Hukum Dalam Tanggung Jawab Hukum

Akibat hukum adalah akibat suatu tindakan yang dilakukan untuk memperoleh suatu akibat yang dikehendaki oleh pelaku dan yang diatur oleh hukum. Tindakan yang dilakukannya merupakan tindakan hukum yakni tindakan yang dilakukan guna memperoleh sesuatu akibat yang dikehendaki hukum.<sup>68</sup>

Lebih jelas lagi bahwa akibat hukum adalah segala akibat yang terjadi dari segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh subyek hukum terhadap obyek hukum atau akibat-akibat lain yang disebabkan karena kejadian-kejadian tertentu oleh hukum yang bersangkutan telah ditentukan atau dianggap sebagai akibat hukum.<sup>69</sup>

Akibat hukum merupakan sumber lahirnya hak dan kewajiban bagi subyek-subyek hukum yang bersangkutan. Misalnya, mengadakan perjanjian jual-beli maka telah lahir suatu akibat hukum dari perjanjian jual beli tersebut yakni ada subyek hukum yang mempunyai hak untuk mendapatkan barang dan mempunyai kewajiban untuk membayar barang tersebut. Begitu sebaliknya subyek hukum yang lain mempunyai hak untuk mendapatkan uang tetapi di samping itu dia mempunyai kewajiban untuk menyerahkan barang. Jelaslah bahwa perbuatan yang dilakukan subyek hukum terhadap obyek hukum menimbulkan akibat hukum.

Akibat hukum yang timbul karena adanya kejadian-kejadian darurat oleh hukum yang bersangkutan telah diakui atau dianggap sebagai akibat hukum,

---

<sup>68</sup> R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hal 295

<sup>69</sup> Pipin Syaripin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pustaka Setia, Bandung, 2012, hal 71

meskipun dalam keadaan yang wajar tindakan-tindakan tersebut mungkin terlarang menurut hukum.

Di Dalam kenyataannya, bahwa perbuatan hukum itu merupakan perbuatan yang akibat diatur oleh hukum, baik yang dilakukan satu pihak saja (bersegi satu) maupun yang dilakukan dua pihak (bersegi dua). Apabila akibat hukumnya (Rechtsgevolg) timbul karena satu pihak saja, misalnya membuat surat wasiat diatur dalam pasal 875 KUH Perdata, maka perbuatan itu adalah perbuatan hukum satu pihak. Kemudian apabila akibat hukumnya timbul karena perbuatan dua pihak, seperti jual beli, tukar menukar maka perbuatan itu adalah perbuatan hukum dua pihak.<sup>70</sup>

#### **D. Pengaturan Tentang Tanggung Jawab Hukum**

Dasar Hukum mengenai Tanggung jawab pelaku usaha terhadap konsumen diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa:

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan;
2. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/ atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

---

<sup>70</sup> Pipin Syaripin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Pustaka Setia, Bandung, 2012, hal 72

3. Pemberian ganti-rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi;
4. Pemberian ganti-rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan;
5. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) tidak berlaku dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Pasal 1365 KUHPerdata juga mengatur ketentuan mengenai tanggung jawab pelaku usaha berdasarkan perbuatan melawan hukum yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Berdasarkan Pasal tersebut, maka yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Ketentuan perundang-undangan mengenai perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan berupa pengembalian uang maupun penggantian produk barang dan/atau jasa yang memiliki nilai tukar sesuai dengan kerugian yang telah diderita oleh konsumen.<sup>71</sup>

---

<sup>71</sup> Komariah, *Edisi Revisi Hukum Perdata*, Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2001, hal 12

## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### **A. Permasalahan Tentang Tanggung Jawab Hukum Pengemudi Transportasi *Online* Jenis *Grab* Terhadap Pembebanan Biaya Tambahan Transaksi Tanpa Ijin Penumpang Di kota Jambi.**

Seiring berkembangnya zaman dimana teknologi *modern* yang didukung oleh media sosial dengan berbagai aplikasi via *smartphone* mampu membuat para pelaku usaha melebarkan sayapnya dan beramai-ramai memanfaatkan media sosial. Dari ojek *online*, taksi *online*, pesan antar *online* hingga makanan pun bisa dipesan secara *online*.

Pengoperasian kendaraan roda dua atau roda empat yang biasa disebut ojek *online* dan/atau taksi *online* sebagai sarana transportasi umum dinilai oleh sebagian pihak bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berbagai Pro dan Kontra terjadi dikalangan masyarakat dan pemerintah mengenai transportasi *online* ini, dimana Kemudahan transportasi *online* membuat masyarakat melupakan hal yang penting yakni perlindungannya sebagai konsumen. Pertanggungjawaban dari perusahaan transportasi *online* dan *driver* dipandang masih lemah dan merugikan konsumen. Rumusan masalah yang dapat diambil adalah bagaimana pengaturan hukum jasa transportasi *online* oleh pemerintah, bagaimana perlindungan konsumen bagi pengguna jasa transportasi *online* dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang diberikan kepada pengguna jasa transportasi *online* dalam terjadi

kecelakaan. Tujuannya ialah agar masyarakat mengetahui aturan mengenai keabsahan transportasi *online* dan perlindungan hukum serta pertanggungjawaban kepada konsumen. Walaupun sarana transportasi *online* ini belum ada aturan khusus yang mengaturnya, namun secara kemanfaatan mereka sangat membantu kita dalam sehari-hari.

Adapun permasalahan pada kasus yang diteliti oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pengambilan biaya tambahan melalui saldo OVO yang dilakukan secara diam-diam oleh pengemudi Grab yang merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya suatu ketidak-jelasan pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas di awal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus dibayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO melainkan hal tersebut dilakukan secara diam-diam tanpa sepengetahuan pihak penumpang dan mengakibatkan munculnya suatu transaksi yang tidak sesuai.<sup>72</sup>
2. Modus kecurangan yang dilakukan oleh pengemudi, terdapat menu “edit tarif”. menu edit tarif ini digunakan para pengemudi nakal untuk menambah biaya-biaya lainnya semisal biaya tambahan parkir atau biaya tambahan lainnya. Penggunaan menu ini tanpa sepengetahuan penumpang dan penumpang langsung percaya dan tidak melihat pengemudi menyelesaikan menu pemotongan tarifnya. Sasaran penggunaan menu edit

---

<sup>72</sup> Sherly Tri Rahmawati, *Wawancara*, Penumpang Transportasi *Online* Grab, 03 Februari, 2022

tarif untuk memotong saldo penumpang secara diam-diam atau tanpa izin ini biasanya pada penumpang yang sedang terburu-buru.

3. Selama ini keluhan terhadap transportasi *online* jenis *grabbike* cukup banyak seperti keterlambatan datangnya pengemudi, cancel transaksi tanpa adanya sebab yang jelas, pengemudi yang cuek, berbedanya data foto yang ada diaplikasi grab setelah melihat langsung pengemudi grab.

### **B. Bentuk Tanggung Jawab Pengemudi Transportasi *Online* Jenis *GRAB* Terhadap Penumpang Yang Di Rugikan Akibat Pembebanan Biaya Tambahan Melalui Dompot Digital Pada Hukum Perdata.**

Atas kasus yang dialami oleh penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* jenis *GrabBike* yang bernama Sherly Tri Rahmawati yang terjadi di Kota Jambi. Sherly mengalami pengambilan saldo OVO yang dilakukan secara diam-diam oleh pengemudi Grab yang merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya ketidak-jelasan pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas di awal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus dibayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO menemukan titik terang dan penyelesaian antara kedua belah pihak.<sup>73</sup>

Penyelesaian tanggungjawab atas permasalahan tersebut sudah dilakukan melalui klarifikasi dari pengemudi dan penumpang memilih menyelesaikan permasalahan tersebut melalui cara perdamaian sekaligus mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang. Sebagaimana yang tercantum dalam Undang-

---

<sup>73</sup> Sherly Tri Rahmawati, *Wawancara*, Penumpang Transportasi *Online* Grab, 03 Februari, 2022

Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 45 ayat (2) yaitu penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa., dalam hal ini dengan cara melakukan klarifikasi, musyawarah dan perdamaian.

Bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi online jenis grab terhadap penumpang yang di rugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui dompet digital pada hukum perdata, juga didasari oleh pengaturan-pengaturan hukum sebagai berikut:

1. Menurut teori hukum perdata yaitu seseorang yang belum dapat diminta pertanggungjawaban secara hukum jika ada kesalahan (*fault liability*) 1365 KUHPerdata dengan bentuk tanggung jawab atau sanksi dengan ganti rugi melalui penyelesaian secara litigasi maupun non litigasi.

Pada kasus yang diteliti penyelesaian sengketa penumpang terhadap pengemudi Grabbike ditempuh melalui penyelesaian non litigasi. Non litigasi merupakan proses penyelesaian sengketa yang dilakukan di luar persidangan atau sering disebut dengan alternatif penyelesaian sengketa.

2. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (tambahan lembaran Negara Republik Indonesia 3821)

Perlindungan konsumen adalah keseluruhan peraturan dan hukum yang mengatur hak dan kewajiban konsumen dan produsen yang timbul dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dan mengatur upaya-upaya untuk menjamin terwujudnya perlindungan hukum terhadap kepentingan konsumen. Tujuan utama diterapkannya perlindungan konsumen adalah



untuk menciptakan rasa aman bagi konsumen dalam upaya memenuhi kebutuhan hidupnya. Rasa aman perlu diciptakan sebab hak untuk memenuhi kebutuhan hidup merupakan hak dasar yang dimiliki setiap manusia.

Dalam undang-undang ini juga disebutkan bahwa konsumen berhak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang atau jasa. Hal ini memberikan pengertian bahwa keterangan yang diberikan oleh pihak pengemudi haruslah benar atau telah dikonfirmasi terlebih dahulu kepada penumpang.

3. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (lembaran nomor 42 tahun 1999) yang menyatakan bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Pada kasus yang diteliti penyelesaian sengketa penumpang terhadap pengemudi *Grabbike* ditempuh melalui jalur luar pengadilan. Penyelesaian jalur luar pengadilan (non-litigasi) merupakan upaya tawar-menawar atau kompromi untuk memperoleh jalan keluar yang saling menguntungkan. Kehadiran pihak ketiga yang netral bukan untuk memutuskan sengketa, melainkan para pihak sendirilah yang mengambil keputusan akhir.
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 248 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang untuk kepentingan masyarakat

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata perhitungan adalah perbuatan (hal, cara, dan sebagainya) memperhitungkan. Arti lainnya dari perhitungan adalah pendapatan (hasil) memperhitungkan. Biaya jasa adalah suatu pengorbanan atau juga pengeluaran yang dilakukan oleh suatu perusahaan atau juga peorangan yang bertujuan untuk dapat manfaat lebih dari aktivitas yang dilakukan.<sup>74</sup>

Kriteria sepeda motor untuk pelayanan yang digunakan dalam kepentingan masyarakat, standar minimal pemenuhan aspek pelayanan yaitu keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan

a. Keselamatan

Secara umum keselamatan berlalu lintas sangat di tentukan oleh 3 hal yakni pengendara kendaraan bermotor, kendaraan yang di pakai, kondisi jalan dan lingkungan sekitar jalan. Hal yang sama jugadi kemukakan oleh Road and Transport Authority NSW, bahwa komponen keselamatan di jalan adalah pengguna jalan atau faktor perilaku berkendara, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan sekitar jalan Keselamatan berlalu lintas. Kemungkinan terjadi kecelakaan sangat di pengaruhi oleh tingkat faktor resiko yang terkait dengan unsur unsur sistem lalu lintas seperti: infrastruktur dan perangkat kontrol lalulintas; kendaraan dan faktor pengguna jalan faktor kendaraan. Faktor faktor ini

---

<sup>74</sup> *Kamus Besar Bahasa Indonesia* ( Edisi Ketiga), Balai Pustaka, Jakarta, 2002, hal 43

meningkatkan terjadi kecelakaan, tetapi tidak semua faktor di anggap sebagai penyebab kecelakaan.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, selamat adalah terhindar dari bencana, aman sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apa, sehat, tidak mendapat gangguan, dan kerusakan. Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor – faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan.<sup>75</sup>

Pada umumnya terdapat tiga jenis keadaan :

- 1) Keselamatan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain produk yang memenuhi standar desain.
- 2) Keselamatan substantif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standar.
- 3) Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang. Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu – rambu lalu lintas. Namun, rambu – rambu lalu lintas ini dapat menyebabkan kecelakaan karena pengemudi kendaraan gugup.

Berkendara dalam kamus besar bahasa indonesia adalah :

---

<sup>75</sup> *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Edisi Ketiga), Balai Pustaka, Jakarta, 2002, hal 33

- 1) Duduk diatas sesuatu yg dinaiki, ditunggangi, (seperti kuda atau kereta), pangeran datang - seekor kuda putih;
- 2) Menaiki (menumpang) suatu alat tunggangan (tumpangan), aturan perlu dipatuhi untuk keselamatan penumpang;
- 3) Menjalankan kendaraan, mobil, motor.

b. Keamanan

Pengendara sepeda motor perlu meningkatkan kewaspadaan dijalanan dan lebih memperhatikan keselamatan selama berkendara. Hal ini berguna bukan hanya bagi keamanan dan kenyamanan diri sendiri tetapi juga bagi orang lain.

Berikut ini adalah beberapa tips berkendara sepeda motor yang sederhana, aman dan nyaman:

- 1) Pastikan kendaraan yang akan digunakan dalam kondisi baik yang secara rutin dilakukan pengecekan.
- 2) Gunakan selalu pelindung diri dalam berkendara misalnya untuk pengendara roda dua, pergunakan helm saat berkendara karena musibah bisa datang kapan saja selama perjalanan serta jangan pernah mengabaikan rambu-rambu lalu lintas, karena keselamatan sangat berharga.
- 3) Tetap waspada dan bersiap menghadapi kecelakaan. Berkendara dengan kecepatan tinggi memang menguntungkan dari segi waktu. Namun pengendara kerap lupa, dalam berlalu lintas pengguna jalan lainnya pun ingin sampai di tempat tujuan dengan cepat dan tepat waktu. Inilah yang membuat kecelakaan sering terjadi.
- 4) Melindungi diri dan kendaraan dengan Asuransi.

c. Kenyamanan

Mengendarai kendaraan terutama roda dua (motor) dengan nyaman tentu akan membawa dampak yang baik bagi pengendara, penumpang dan juga pengguna jalan lainnya. Kenyamanan berkendara, bisa dilakukan dengan mengatur posisi duduk yang benar dan nyaman.

Posisi duduk juga kadang menentukan sebuah kenyamanan saat berkendara, dengan mendapatkan posisi yang nyaman tentu pengendara akan dapat mengemudikan kendaraannya dengan aman dan juga nyaman karena dapat melihat seluruh bagian.

d. Keterjangkauan

Keterjangkauan merupakan dapat tidaknya atau mudah tidaknya suatu lokasi dijangkau dari lokasi lain. Keterjangkauan tergantung dari jarak yang ditempuh dan yang diukur dengan jarak fisik, biaya, waktu, serta berbagai hambatan medan.

e. Keteraturan

Keteraturan dan ketertiban merupakan bagian dari fungsi hukum, begitu juga dalam berlalu lintas. Semakin tertib masyarakat berlalu lintas maka semakin lancar dan tertib arus lalu lintas di jalan.

Pada kasus yang diteliti perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan menggunakan aplikasi OVO melalui jasa ojek online Grab yaitu *Grab Bike*.

Adapun perhitungannya adalah sebagai berikut:

a. Jika jarak tempuh dalam aplikasi tertera 3,6 KM, maka GrabBike akan menggenapkannya menjadi 4KM. Sehingga, perhitungannya biaya seperti berikut:

1) GrabBike :  $4 \times \text{Rp}1.500 = \text{Rp}6.000$ . Penumpang dikenakan tarif Rp10.000 (ongkos terendah)

2) *Rush hour* : GrabBike menjadi Rp15.000

b. Jika jarak tempuh yang tertera adalah 12,7 KM, maka akan dihitung 13KM. Sehingga perhitungannya menjadi:

1) GrabBike :  $13 \times \text{Rp}1.500 = \text{Rp} 20.000$  (Grab menggenapkan biaya dengan menambahkan Rp500)

2) Rush Hour : GrabBike menjadi Rp25.000 dan Go-Jek Rp20.000

c. Jika jarak tempuh 15,88KM, maka aplikasi akan membulatkannya menjadi 16KM. Sehingga, perhitungan tarifnya menjadi:

1) GrabBike :  $16 \times \text{Rp}1.500 = \text{Rp} 24.000$

2) Rush Hour : GrabBike menjadi Rp29.000 dan Go-Jek Rp37.000

Sebaiknya gunakan GrabBike jika jarak perjalanan jauh (lebih dari 15KM).

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Pada penelitian yang sudah dilakukan oleh penulis, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Permasalahan tentang tanggung jawab hukum pengemudi transportasi *online* jenis grab terhadap pembebanan biaya tambahan transaksi tanpa izin penumpang di kota Jambi yaitu pengambilan biaya tambahan melalui saldo OVO yang di lakukan secara diam- diam oleh pengemudi Grab yang merugikan pihak penumpang pengguna jasa transportasi *online* serta menimbulkan adanya suatu ketidak-jelasan pada transaksi karena pihak pengemudi tidak menjelaskan secara rinci dan jelas di awal transaksi sebelum menurunkan penumpang terkait jumlah tarif secara final yang harus di bayarkan pihak penumpang melalui saldo OVO melainkan hal tersebut dilakukan secara diam-diam tanpa sepengetahuan pihak penumpang dan mengakibatkan munculnya suatu transaksi yang tidak sesuai.
2. Bentuk tanggung jawab pengemudi transportasi *online* jenis grab terhadap penumpang yang di rugikan akibat pembebanan biaya tambahan tanpa ijin penumpang melalui dompet digital pada hukum perdata yaitu seseorang baru dapat diminta pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan, 1365 KUHPerdata dengan bentuk tanggung jawab atau sanksi

dengan ganti rugi melalui penyelesaian secara litigasi maupun non litigasi. Dalam penelitian kasus ini, penyelesaian tanggungjawab atas permasalahan tersebut sudah dilakukan melalui klarifikasi dari pengemudi, pengemudi, dan penumpang memilih menyelesaikan permasalahan tersebut melalui cara perdamaian sekaligus mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang. Sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 45 ayat (2) yaitu penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa., dalam hal ini dengan cara melakukan klarifikasi, musyawarah dan perdamaian. Adapun dalam aturan internal perusahaan Grab sebagai pihak pertama mempunyai aturan terkait kode etik pengemudi yaitu memanipulasi argo sebelum atau selama atau pada akhir perjalanan dan meminta bayaran lebih tanpa izin atau persetujuan penumpang, adapun tanggung jawab atau sanksi yang diberikan adalah suspend atau dinonaktifkan sebagai mitra pengemudi atau diberhentikan selama 5 hari dan yang paling berat dikeluarkan dari perusahaan sebagai mitra.

## **B. Saran**

Dari penelitian yang dilakukan oleh penulis, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Kepada Lembaga Pembentuk Undang-Undang, seharusnya lebih memperjelas mengenai bentuk sanksi administratif akibat kecurangan atau



pelanggaran dan segala tindakan yang merugikan penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* pada ketentuan pasal 34 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1675), sehingga lebih terperinci aturan hukum dari pemerintah , sebagaimana pada kode etik kerja pengemudi *Grab* dari PT Grab Indonesia. Sehingga dapat bertambahnya perlindungan hukum kepada penumpang pengguna jasa layanan transportasi *online* untuk menghindari pengambilan saldo uang elektronik secara diam-diam oleh pihak pengemudi yang tidak menutup kemungkinan dalam skala besar dan akan disalah gunakan.

2. Kepada masyarakat, yang akan menggunakan jasa layanan transportasi *online*, harus lebih waspada dan teliti saat melakukan transaksi menggunakan uang elektronik atau dalam aplikasi GRAB disebut dengan OVO. Harap cek kembali sebelum turun dari transportasi *online*. Apabila ada tambahan biaya selama perjalanan, jangan sungkan untuk menanyakan kepada pengemudi terkait transparansi tambahan biaya untuk keperluan apa saja. Perkembangan jaman dan perubahan sistem teknologi yang kian waktu kian canggih serta dengan cepat bukan merupakan suatu dampak positif saja namun kian mempermudah dan mempercepat suatu keadaan. Disamping itu, tidak menutup kemungkinan masalah baru turut muncul juga dikarenakan suatu perubahan dan inovasi. Jdi kepada masyarakat yang kedudukannya sebagai konsumen dan atau penumpang pengguna jasa

layanan transportasi *online* khususnya jenis GRAB diharapkan melekat teknologi dan tetap waspada setiap melakukan transaksi apalagi menggunakan fasilitas uang elektronik sebagai alat pembayaran.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Cet. 7, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hal, 19
- Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, hal, 9
- Benard Arief Shidarta, *Metode Penelitian Hukum: Konstetasi Dan Refleksi*, Yayasan Pustaka Bogor Indonesia, Jakarta, 2013
- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, 2009, hal, 81
- Dyah Ochtorina Susanti dan Siti Nur Shoimah *Implikasi Hukum Jual Beli Akun Pengemudi Pada Jasa Layanan Jasa Taxi Online*. Jurnal Imiah Ilmu Hukum Volume 9, Nomor 1, Univeristas Jember, Jember, 2019
- Fiona Pappano Naomi, *Perlindungan Hukum Pengguna E-WALLET Ditinjau dari Undang-Undang Perlindungan Konsumen*, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum Volume 9, Nomor 1 Universitas Udayana, Bali, 2020
- Hans kelsen sebagaimana diterjemahkan oleh Raisal Mutaqien, *Teori Hukum Murni Nuansa dan Media*, Bandung, 2006
- Hans Kelsen, Sebagaimana di Terjemahkan Oleh Somardi, *General Theory Of The Law and State*, Teori Umum dan Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007
- Hans Kelsen, *Teori Tentang Hukum*, Konstitusi Pers, Jakarta, 2012
- Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, Jakarta, 2006

J.H. Nieuwenhuis, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Terjemahan Oleh Djasadin Saragih, Airlangga University Press, Surabaya, 1985

J Satrio, *Hukum Perikatan (Perikatan Pada Umumnya)*, Bandung Alumni, Bandung, 1999, hal, 53

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), diakses melalui aplikasi KBBI edisi V pada tanggal 4 Agustus 2022

Komariah, *Edisi Revisi Hukum Perdata*, (Malang: Universitas Muhammadiyah Malang, 2001), hal, 12

Mulyadi, *Sistem Akutansi Edisi Tiga*, Salemba Empat, Jakarta, 2001

M. Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata*, Cet. 13, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hal, 498

Pipin Syaripin, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Bandung; Pustaka Setia 2012). Hal, 71

Purwahid Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan yang Lahir dari Perjanjian dan dari Undang-Undang)*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hal, 14

R. Soeroso. *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta; Sinar Grafika 2009). Hal, 295

Salim HS dan Erlis Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertai dan Tesis*, Buku Kedua, Rajawali Pres, Jakarta, 2009

Soejono, Abdurrahman, *Metode Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Thafia Media Semarang 2019

Subekti. *Hukum Perjanjian*, Cet. Kedelapan, Jakarta: PT.Intermasa, 1984, hal,

Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Cet.2, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2014), hal, 77

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*, Alfabeta, Bandung 2009

Sudirman, dkk, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Magnum Pustaka Utama, Yogyakarta, 2020, hal, 1

Titik Triwulan dan Shinta Febriana, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Cet.1, (Jakarta: Prestasi Pustakarya, 2010), hal, 48

Walissa, Fitri Yanti, “*Perubahan Pola Mahasiswa Universitas Brawijaya Akibat Munculnya Transportasi Online di Kota Malang*” 2009

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Peraturan Pemerintah Pasal 1 Nomor 22 Tahun 2000 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 45 ayat (2) (tambahan lembaran Negara Republik Indonesia 3821).

Peraturan menteri perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang *Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat*

Pasal 1 Angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang Nomor. 32 Tahun 2004 Tentang *Tanggung Jawab Mutlak*

Pasal 1365 KUHPerdara Tentang *Perbuatan Melawan Hukum*

## **C. Jurnal dan Internet**

Ade Sanjaya, “*Pengertian Prestasi Wanprestasi Definisi Dalam Hukum Perdata Menurut Para Ahli dan Macam Macamnya*”

<http://www.landasanteori.com/2015/09/pengertian-prestasi-wanprestasi.html> diakses 02 Agustus 2022

Agus Pribadiono, *Transportasi Online Vs Transportasi Tradisional Non-Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online*. Lex Jurnalica, Volume 13 Nomor 2. 2016, hal, 131

Anggraini, Dini. "Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor DiKota Samarinda." eJournal Sosiatri-Sosiologi 1.1 (2013): 10-19, hal, 14-15

Akmal Abdullah. *Analisis Perhitungan Biaya Produksi Berdasarkan Metode Full Costig Dalam Menentukan Harga Jual Produk Lemari*. Jurnal Akuntansi, Volume 12, Nomor 1. (Kendari: Universitas Haluoleo, 2016), hal, 6

Bung Pokrol "Perbuatan Melanggar Hukum atau Wanprestasi?" <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/cl2028/perbuatan-melanggar-hukum-atau-wanprestasi?>, diakses 02 Agustus 2022

Daud Hidayat Lubis, "Pertanggungjawaban Pidana Anak Menurut Hukum Pidana Positif Dan Hukum Pidana Islam" <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/25809/3/Chapter%20II.pdf>, diunduh 6 Agustus 2022

Gunawan, Steven. "Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya." Agora 5.2 (2017)

Ismawan, Dian Ranu, and Aminah Suradi. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Penggunaan Taksi Uber Ditinjau Dari Uu No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." Diponegoro Law Journal 5.2 (2016), hal, 2

Julista Mustamu, "Pertanggungjawaban Hukum Pemerintah" [http://ejournal.unpatti.ac.id/ppr\\_iteminfo\\_ink.php?id=1107](http://ejournal.unpatti.ac.id/ppr_iteminfo_ink.php?id=1107)

Kiki Nitalia Hasibuan, "Masalah Pertanggung Jawab Hukum Dalam Kasus Mis-Selling" <http://www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/136090-T+28032-Mis-selling+dalam-Methodologi.pdf>, diakses 02 Agustus 2022

- Pratama, Geistiar Yoga, and Aminah Suradi. "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." *Diponegoro Law Journal* 5.3 (2016): 1-19, hal, 2-3
- Restu Anggun M. *Transportasi Online: Studi tentang Konstruksi Hukum dalam Perjanjian Antara Pengguna Jasa Transportasi Online dengan Pt.Go-Jek. Electronic Theses And Dissertation*, Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018, hal, 12
- Septanto, Henri. "Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike." *Bina Insani ICT Journal* 3.1 (2016): 213-219, hal, 215
- Setiani, Baiq. "Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara." *Jurnal Ilmiah Widya* 3.2 (2015): 103-109, hal, 104
- Utami, Setyaningsih Sri. "Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Mempergunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta." *Ekonomi dan Kewirausahaan* 9.1 (2012): 33-44, hal, 35
- Artikel [TribunLampung.co.id](https://lampung.tribunnews.com/2018/12/16/mencuri-saldo-ovo-jadi-modus-baru-oknum-driver-ojek-online-dan-taksi-online-rugikan-penumpang) *Mencuri Saldo OVO Jadi Modus Baru, Oknum Driver Ojek Online dan Taksi Online Rugikan Penumpang*, <https://lampung.tribunnews.com/2018/12/16/mencuri-saldo-ovo-jadi-modus-baru-oknum-driver-ojek-online-dan-taksi-online-rugikan-penumpang?page=4>
- <https://www.grab.com/id/>.
- <https://kbbi.lektur.id/>.
- <http://bappeda.jambikota.go.id>
- <https://accurate.id/akuntansi/pengertian-transaksi/>.
- <https://www.ovo.id/about>

#### **D. Wawancara**

Sherly Tri Rahmawati, *Wawancara*, Penumpang Transportasi Online Grab, 03

Februari 2022

Risky, *Wawancara*, Pengemudi Transportasi *Online* Grab, 22 Agustus, 2022

