

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Asuransi Kecelakaan Penumpang Transportasi *Online* Kendaraan Roda Dua

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sangat pesat dapat mempengaruhi seluruh sektor kehidupan manusia mulai dari ekonomi, sosial, politik, budaya dan bidang lainnya. Seringkali dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi tersebut dapat merubah pola hidup dari setiap individu manusia. Kepraktisan yang ditawarkan oleh perkembangan teknologi dapat menyebar dengan cepat diseluruh fasilitas untuk menunjang kehidupan manusia yang semakin cepat.

Salah satu bidang yang menerima dampak secara langsung dari pesatnya laju ilmu pengetahuan dan teknologi adalah bidang transportasi. Transportasi saat ini telah menjadi kebutuhan yang sangat penting dan selalu dibutuhkan untuk menunjang aktivitas manusia. Pentingnya transportasi dan perkembangan teknologi yang kian pesat membuat beberapa orang melihat peluang bisnis dengan menggabungkan dua aspek tersebut. Teknologi menjadi sarana setiap orang untuk mendapatkan jasa transportasi yang lebih cepat dan efisien yang kita sebut dengan transportasi *online*. Saat ini telah banyak perusahaan-perusahaan yang menawarkan jasa transportasi *online* ini yang diantaranya adalah UberTaxi, Gojek, Grab dan perusahaan transportasi *online* lainnya.

Transformasi atau berpindahnya model dari transportasi konvensional ke transportasi *online* semakin banyak diterapkan di Indonesia. Awal mula kemunculan transportasi *online* di Indonesia adalah pada tahun 2015 lalu. Perusahaan pertama yang menjadi tonggak awal lahirnya transportasi *online* di Indonesia adalah PT Aplikasi Karya Anak Bangsa atau yang lebih kita kenal dengan GOJEK Indonesia yang menawarkan banyak sekali fasilitas untuk mempermudah mobilitas maupun untuk memenuhi kebutuhan setiap pelanggannya diantaranya adalah *GoRide* menggunakan motor dan *GoCar* yang menggunakan mobil sebagai moda transportasi, *GoFood* sebagai layanan pesan antar makanan dan masih banyak

commit to user

layanan lain yang ditawarkan (<https://www.gojek.com/id-id/products/> diakses pada tanggal 21 Februari 2021 Pukul 19.17 WIB).

Penyelenggaraan transportasi *online* saat ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Aturan tersebut telah mengalami beberapa kali penggantian dikarenakan banyaknya gugatan perihal keabsahan dari transportasi *online* yang saat ini ada (<https://tirto.id/permenhub-baru-pengganti-108-tahun-2017-bakal-rampung-awal-oktober-cYDV> diakses pada tanggal 21 Februari 2021 Pukul 20.11 WIB).

Munculnya transportasi umum *online* ini merupakan suatu jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi publik yang memadai, efisien dan praktis. 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. Dalam sistem transportasi *online* terdapat dua moda atau jenis kendaraan, yaitu transportasi kendaraan roda dua atau sepeda motor dan transportasi kendaraan roda empat atau yang menggunakan mobil. Permasalahan timbul ketika jenis kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang adalah kendaraan roda dua atau sepeda motor. Moda kendaraan roda dua merupakan salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling sering terjadi di jalanan. Kendaraan roda dua tidak terlalu banyak memiliki instrumen *safety* sebagaimana yang ada pada kendaraan roda empat, hal tersebut membuat kendaraan roda dua sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Meskipun telah melakukan upaya preventif seperti meningkatkan keamanan dan keselamatan melalui kelayakan pengemudi dan sepeda motor, namun juga diperlukan adanya upaya represif apabila upaya preventif tersebut tidak dapat menghindarkan pengemudi, penumpang maupun pengguna jalan dari kecelakaan sepeda motor. Salah satu upaya represif yang dapat dilakukan berkaitan dengan pertanggungjawaban dalam kecelakaan lalu lintas.

Idealnya ada dua faktor keselamatan dalam kendaraan angkutan umum yaitu *active safety* dan *passive safety*. *Active safety* adalah perlengkapan pada kendaraan yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan seperti contohnya rem pada kendaraan

untuk menghindari adanya kecelakaan. Sedangkan *Passive safety* adalah perlengkapan pada kendaraan yang dapat mengurangi kerusakan/resiko dari kecelakaan yang terjadi, sehingga kemungkinan menimbulkan korban jiwa dapat diperkecil, contohnya seperti *airbag*, sabuk pengaman dan kunci keselamatan pintu pada mobil sehingga jika terjadi kecelakaan terdapat instrumen pada kendaraan untuk menghindarkan pengendara dan penumpang dari cedera yang serius. Dari pemaparan faktor *safety* diatas maka sepeda motor tidak layak dijadikan sebagai angkutan umum karena ketika terjadi kecelakaan berkendara maka akan berakibat fatal terhadap pengendara dan penumpang karena minimnya fitur *safety* yang terdapat pada sepeda motor.

Karena kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas jalan yang menimpa kendaraan roda dua cukup besar, maka diperlukan instrumen asuransi sebagai pelindung dari pengemudi maupun penumpang kendaraan roda dua. Menurut Pasal 1 Angka (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 perjanjian asuransi dibedakan menjadi dua yaitu asuransi kerugian dan asuransi jiwa. Pada tulisan kali ini penulis akan lebih berfokus pada jenis asuransi jiwa di bidang transportasi *online*. Pengertian asuransi jiwa menurut Fuad dkk (2010:54) pada hakekatnya adalah pengalihan atau pelimpahan risiko (*risk shifting*) atas kerugian keuangan (*financial loss*) oleh tertanggung kepada penanggung. Risiko yang dilimpahkan kepada penanggung bukanlah risiko hilangnya jiwa seseorang, melainkan kerugian keuangan akibat hilangnya jiwa seseorang atau karena mencapai usia lanjut sehingga tidak produktif lagi.

Menurut ketentuan Pasal 302 KUHD, jiwa seseorang dapat diasuransikan untuk keperluan orang yang berkepentingan, baik untuk selama hidupnya maupun untuk waktu yang ditentukan dalam perjanjian. Selanjutnya dalam Pasal 308 KUHD ditentukan bahwa orang yang berkepentingan dapat mengadakan asuransi itu bahkan tanpa diketahui atau tanpa persetujuan orang yang diasuransikan jiwanya. Berdasarkan kedua Pasal tersebut, jelaslah bahwa setiap orang dapat mengasuransikan jiwanya. Asuransi jiwa dapat diadakan selama hidup atau selama jangka waktu tertentu yang ditetapkan dalam perjanjian.

commit to user

Sehubungan dengan uraian Pasal-Pasal Perundang-Undangan di atas, Purwosutjipto (1992:9) memperjelas lagi pengertian asuransi jiwa dengan mengemukakan definisi pertanggungan jiwa adalah perjanjian timbal balik antara penutup (pengambil) asuransi dengan penanggung dengan mana penutup asuransi mengikatkan diri selama jalannya pertanggungan membayar uang premi kepada penanggung, sedangkan penanggung sebagai akibat langsung dari meninggalnya orang yang jiwanya dipertanggungkan atau telah lampaunya suatu jangka waktu yang diperjanjikan mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada orang yang ditunjuk untuk penutup asuransi sebagai penikmatnya. Salah satu jenis asuransi jiwa adalah asuransi kecelakaan yang meliputi asuransi kecelakaan penumpang dan asuransi kecelakaan lalu lintas jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24 menjelaskan definisi kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta.

Pemerintah sesuai dengan fungsi, tugas sebagaimana diatur dalam UUD 1945 Alinea ke-IV antara lain berkewajiban memberikan jaminan perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jalan raya di Indonesia, yang dalam hal ini sesuai dengan amanah undang-undang menunjuk PT Jasa Raharja sebagai Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang asuransi untuk mengelola dana kecelakaan lalu lintas masyarakat Indonesia dalam memberikan pelayanan asuransi sosial untuk nasabah. Dasar pendirian PT Jasa Raharja sebagai Badan Usaha Milik Negara berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1965.

Terdapat beberapa aturan mengenai perlindungan asuransi terhadap penumpang transportasi *online* yang berlaku di Indonesia. PT Jasa Raharja memberikan perlindungan kepada masyarakat Indonesia melalui program asuransi sosial yang diantaranya adalah Asuransi Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas

Jalan (<https://www.jasaraharja.co.id/layanan/lingkup-jaminan> diakses pada tanggal 24 Februari 2021 pukul 10.48).

Dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 disebutkan siapa yang berhak untuk mendapatkan santunan kecelakaan dari pihak Jasa Raharja. Korban yang berhak mendapatkan santunan adalah setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, penumpang yang akan menggunakan alat angkutan umum wajib membayar iuran yang disatukan dengan ongkos angkut pada saat membeli tiket yang dilakukan oleh masing-masing operator (pengelola) alat angkutan tersebut atau dengan kata lain seseorang yang telah melakukan kewajibannya sebagai penumpang yaitu membayar (membeli tiket) maka dengan sendirinya penumpang tersebut telah mendapat perlindungan atas keselamatannya yang dijamin oleh hukum.

Namun dalam ketentuan Undang-Undang ini hanya penumpang dari kendaraan bermotor umum saja yang mendapatkan perlindungan asuransi dari PT Jasa Raharja. Apabila kita tilik lebih lanjut kendaraan roda dua bukanlah merupakan jenis kendaraan bermotor umum sebagaimana yang telah disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tersebut. Sepeda motor bukanlah alat transportasi yang dapat digunakan sebagai angkutan umum. Pasal 1 ayat (10) UU LLAJ menentukan bahwa “kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran”. Kendaraan bermotor umum yang digunakan sebagai sarana angkutan umum harus memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan, sehingga kendaraan tersebut dapat dikatakan laik jalan. Hal ini dimaksudkan agar sesuai dengan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana Pasal 3 UU LLAJ yang menyebutkan bahwa: “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan

tujuan: (a) terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; (b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan (c) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat”.

Pengaturan mengenai sepeda motor sebagai sarana transportasi di Indonesia terdapat dalam UU LLAJ. Pasal 47 UU LLAJ mengelompokkan kendaraan menjadi dua, yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Terkait kendaraan bermotor, jenisnya adalah sepeda motor; mobil penumpang; mobil bus; mobil barang; dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor tersebut mempunyai fungsi sebagai kendaraan motor umum perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kelima jenis transportasi tersebut menurut Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ menunjukkan bahwa hanya mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang yang mempunyai fungsi sebagai kendaraan bermotor umum. Kendaraan yang dapat digunakan untuk angkutan umum dan/atau barang hanya dapat dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Berdasarkan penjelasan diatas maka sudah sangat jelas bahwasannya sepeda motor bukanlah termasuk sebagai angkutan umum karena sepeda motor bukanlah jenis kendaraan bermotor umum. Kendaraan roda dua atau sepeda motor hanya diizinkan untuk mengangkut barang. Pasal 10 ayat (4) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menentukan “lebar barang muatan tidak boleh melebihi setang kemudi”. Sepeda motor dapat mengangkut orang, namun bukan sebagai angkutan umum (Hamsona, Dewi Ayu, (1:2) 2019: 2-3).

Tidak diakuinya kendaraan roda dua sebagai kendaraan bermotor umum dikuatkan dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Pada tahun 2018, 54 pengemudi ojek *online* mengajukan permohonan ke Mahkamah Konstitusi berkaitan dengan pengujian UULLAJ terhadap Undang-Undang Dasar Tahun 1945 (selanjutnya disebut dengan UUD 1945). Dalam permohonannya, para pemohon mengajukan pengujian materiil atas Pasal 47 ayat (3) UULLAJ yang dianggap bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2) serta Pasal 28D ayat

(1) UUD 1945. Adapun inti dari permohonan para pemohon adalah bahwasanya karena Pasal 47 ayat (3) UULLAJ tidak mengatur dan memfungsikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum dianggap bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Hal tersebut berdasarkan fakta bahwa pengoperasian ojek *online* guna memenuhi permintaan masyarakat sebagai konsumen akan kebutuhan angkutan umum orang sehingga seharusnya terdapat jaminan hak konstitusional bagi pemohon sebagai pengemudi ojek *online* berupa persamaan kedudukan didalam hukum, pengakuan, jaminan, perlindungan bahkan kepastian hukum yang adil.

Hakim Konstitusi kemudian menjatuhkan amar putusan yang menyatakan menolak permohonan para pemohon untuk seluruhnya yang dituangkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Hal yang perlu digarisbawahi adalah *ratio decidendi* Hakim Konstitusi yang menyatakan bahwa dalam hal angkutan jalan yang mengangkut barang dan/atau orang dengan mendapat bayaran maka aspek keselamatan dan keamanan haruslah terpenuhi, sedangkan sepeda motor bukanlah kriteria angkutan jalan yang memenuhi aspek keselamatan dan keamanan dalam hal pengangkutan orang, sehingga sepeda motor tidak dapat digolongkan sebagai kendaraan bermotor umum dalam Pasal 47 ayat (3) UULLAJ.

Setelah keluarnya Putusan Mahkamah Konstitusi tersebut kemudian timbul pro dan kontra dalam masyarakat terkhusus bagi para pengemudi ojek *online*. Pengemudi ojek *online* merasa hukum di Indonesia tidak mengakomodir pekerjaannya sebagai pengemudi ojek *online*. Dalam hal ini Kementerian Perhubungan mulai mengambil sikap terhadap fenomena yang telah melibatkan banyak orang yang bekerja sebagai pengemudi ojek *online* tersebut. Pada tanggal 11 Maret 2019, Kementerian Perhubungan mengesahkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Permenhub tersebut dikeluarkan dengan tujuan untuk memberikan perlindungan hukum bagi pengguna sepeda motor, khususnya pengemudi dan penumpang sepeda motor yang digunakan untuk jasa transportasi. *commit to user*

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur tentang ruang lingkup peraturan, dimana Permenhub tersebut berlaku untuk ojek konvensional dan ojek *online*. Pada peraturan tersebut, terdapat ketentuan mengenai aspek-aspek yang harus dipatuhi baik oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor yaitu aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan dan aspek keteraturan. Masyarakat kemudian menganggap bahwa Permenhub ini tidak hanya sebagai payung hukum bagi pelaksanaan ojek konvensional dan ojek *online*, namun juga sebagai peraturan yang melegalkan penggolongan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Namun terkait pemberian perlindungan asuransi kecelakaan penumpang, dalam Pasal 16 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf h Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 menyatakan bahwasanya dalam hal pelayanan ojek *online*, penumpang dan pengemudi ojek *online* diberikan kepastian perlindungan hukum berupa pemberian santunan jika terjadi kecelakaan. Dari hal ini dapat kita tarik kesimpulan bahwasannya perusahaan penyedia jasa transportasi *online* mempunyai kewajiban untuk mengasuransikan para penumpangnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) adalah sumbangan yang wajib dibayarkan oleh pengusaha atau pemilik alat angkutan lalu lintas jalan kepada PT Jasa Raharja dan diberikan kepada korban kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan atau ahli warisnya. SWDKLLJ dilunasi setiap tanggal jatuh tempo pengesahan ulang atau pendaftaran/perpanjangan ulang Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) setiap tahunnya. Dengan melunasi SWDKLLJ, maka setiap orang yang menjadi korban kecelakaan baik penumpang, pengemudi maupun pengguna jalan lainnya dapat memperoleh santunan kecelakaan dari PT Jasa Raharja atas pembayaran sumbangan wajib yang telah dibayarkan setiap tahunnya bersamaan dengan pendaftaran atau perpanjangan STNK. Ketentuan mengenai pembayaran SWDKLLJ oleh pemilik kendaraan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017 tersebut didasarkan pada Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu-Lintas

Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 sebagai peraturan pelaksanaannya. Sehingga dalam hal ini pengguna dan pengemudi kendaraan roda dua mempunyai hak untuk mendapatkan santunan wajib kecelakaan lalu lintas jalan yang dikelola oleh PT Jasa Raharja. Dalam melaksanakan kewajibannya PT Jasa Raharja memerlukan kepastian mengenai apakah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau cacat itu telah terjadi pada saat yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga saat terjadinya kecelakaan itu merupakan salah satu faktor yang menentukan, apakah pihak penumpang yang mendapat kecelakaan itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT Jasa Raharja atau tidak. (Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980: 33).

Peraturan Perundang-Undangan lain yang mengatur terkait asuransi transportasi umum adalah UULAJ. Setiap perusahaan transportasi yang ada di Indonesia mempunyai kewajiban untuk mengasuransikan keselamatan penumpang sesuai ketentuan Pasal 237 UU LLAJ. Ketentuan mengenai kewajiban serta tanggung jawab hukum perusahaan transportasi untuk mengasuransikan penumpang maupun barang dapat berimplikasi pada tanggung jawab hukum pidana maupun perdata oleh perusahaan transportasi. Sebagaimana dalam Pasal 309 UU LLAJ yang menyatakan “Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).” Selain itu dalam Pasal 313 UU LLAJ menyatakan bahwa “Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).” Aspek tanggungjawab perdata oleh perusahaan transportasi sendiri tercantum dalam Pasal 191 UU LLAJ yang mengatur bahwa “perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.” *commit to user*

Bila diturut lebih lanjut, perusahaan penyedia jasa transportasi *online* bukanlah termasuk perusahaan transportasi umum konvensional seperti pada transportasi umum lainnya. Berikut penulis uraikan perbedaan antara perusahaan penyedia jasa transportasi *online* dan perusahaan transportasi umum konvensional :

Tabel 1. Perbedaan Perusahaan Transportasi *Online* dan Konvensional

No	Ruang Lingkup	Transportasi <i>Online</i>	Transportasi Umum Konvensional
1	Bentuk badan hukum	Perseroan Terbatas	Perseroan Terbatas
2	Perjanjian badan hukum	<ul style="list-style-type: none"> • Tanda Daftar Perusahaan (TDP) • Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) • Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) • Ijin Prinsip/ Ijin Usaha dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) untuk perusahaan modal asing • Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tanda Daftar Perusahaan (TDP) • Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP) • Surat Ijin Usaha Jasa Transportasi (SIUJT) • Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) • Ijin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek • Ijin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek • Ijin penyelenggaraan angkutan barang khusus dan/atau alat berat.

			<ul style="list-style-type: none"> • Sertifikasi uji tipe kendaraan bermotor • Pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor
3	Tanggung Jawab Kepada Konsumen	Terhadap pengguna aplikasi yang digunakan untuk memesan jasa transportasi	Terhadap pelaksanaan jasa transportasi umum yang diberikan kepada konsumen
4	Pelaku Usaha Pesaing	Perusahaan atau badan usaha yang menjalankan dan mengembangkan teknologi aplikasi sejenis	Perusahaan, badan usaha atau pengusaha yang menyediakan jasa transportasi umum
5	Pajak penghasilan	Atas penghasilan dari yang diterima perusahaan penyedia aplikasi transportasi setelah dibagi sesuai dengan perjanjian dengan mitranya yang menjalankan usaha transportasi umum	Atas penghasilan yang diterima perusahaan dari kegiatan usaha transportasi umum
6	Hubungan dengan pelaksana usaha (mitra)	Hubungan kemitraan, perusahaan menghubungkan konsumen dengan <i>driver</i> untuk kemudian antara keduanya terjadi transaksi dan perusahaan mendapatkan <i>fee</i> sebagai	Dalam beberapa perusahaan taksi atau rental, hubungan pengemudi dengan perusahaan sebagai mitra kerja berdasarkan perjanjian. Namun ada juga yang berupa hubungan kerja pengusaha dengan karyawan berdasarkan

		mitra penghubung sesuai kesepakatan	Undang-Undang Ketenagakerjaan
7	Komposisi pemodal	Tidak ada batasan mengenai sumber modal dan komposisi modal	Harus terdiri dari 100% dari modal dalam negeri

Berdasarkan uraian tabel perbandingan antara perusahaan penyedia jasa transportasi *online* dan perusahaan transportasi umum konvensional diatas dapat disimpulkan bahwasannya perusahaan penyedia jasa transportasi *online* tidak sama dengan perusahaan transportasi umum konvensional. Perusahaan transportasi umum konvensional terdaftar sebagai perusahaan penyedia jasa transportasi umum sedangkan perusahaan penyedia jasa transportasi *online* terdaftar sebagai perusahaan teknologi yang bergerak dibidang penyedia aplikasi transportasi. Jadi sampai disini jelas bahwa perusahaan penyedia jasa transportasi *online* bukanlah termasuk golongan perusahaan transportasi umum sesuai dengan ketentuan UU LLAJ, tetapi sebagai perusahaan teknologi yang bergerak dibidang penyedia jasa transportasi *online*.

Karena perusahaan penyedia jasa transportasi *online* bukan merupakan jenis perusahaan transportasi umum maka dalam pemenuhan asuransi kecelakaan jalan kepada pengguna transportasi *online* tidak menginduk pada ketentuan yang ada pada UU DPWKP dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Kondisi tersebut sesuai dengan definisi operasional dari transportasi umum sebagaimana tertuang dalam UU LLAJ.

Namun sebagai upaya pemerintah untuk melindungi warga negara sesuai dengan yang telah diamanatkan Undang-Undang Dasar 1945, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan peraturan yang mengatur tentang asuransi kecelakaan pada moda transportasi *online*. Peraturan tersebut adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang berlaku sejak

Oktober 2019 disebutkan bahwa perusahaan penyedia jasa transportasi *online* seperti GOJEK dan GRAB termasuk kedalam jenis Perusahaan Angkutan Sewa Khusus. Perusahaan Angkutan Sewa Khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan jasa Angkutan Sewa Khusus. Sedangkan yang dimaksud dengan Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.

Pasal 17 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 dalam huruf (g) menyatakan bahwa perusahaan angkutan sewa khusus harus mengasuransikan tanggung jawab, yaitu berupa iuran wajib dan tanggung jawab pengangkut. Dengan dikeluarkannya aturan diatas maka ada angin segar bagi para penumpang karena dengan begitu penumpang akan merasakan kenyamanan dan keamanan yang dihadirkan oleh penyedia jasa transportasi *online*, baik untuk pengemudi maupun untuk konsumen. Perlindungan tersebut adalah terhadap risiko kecelakaan, meninggal dunia dan cacat tetap serta penggantian biaya atas perawatan, biaya pemakaman, biaya pertolongan pertama pada kecelakaan dan biaya ambulan yang ditujukan untuk mitra pengemudi, penumpang serta pihak ketiga.

Saat ini perusahaan penyedia jasa transportasi *online* GOJEK telah bekerjasama dengan pihak PT Jasa Raharja sebagaimana apa yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tersebut. Meskipun begitu perlu digaris bawahi yang mendapatkan perlindungan kecelakaan dari PT Jasa Raharja adalah jenis kendaraan bermotor umum yang mana telah dijelaskan diatas yang termasuk kedalam jenis kendaraan bermotor umum adalah mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Sehingga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 belum mengakomodir kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor sebagai tertanggung asuransi kecelakaan oleh PT Jasa Raharja apabila pengemudi dan penumpang kendaraan terjadi kecelakaan. Dikutip dari bisnis.tempo.co, Direktur Utama Jasa Raharja Budi Rahardjo mengatakan bahwa

sejauh ini perusahaan belum bisa memberi perlindungan asuransi terhadap ojek *online* bukan tanpa sebab. Pasalnya, karena regulasi belum menyatakan secara jelas bahwa sepeda motor dikategorikan sebagai angkutan umum. Sementara itu merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, PT Jasa Raharja memberikan asuransi kepada penumpang angkutan umum (<https://bisnis.tempo.co/read/1226757/menhub-minta-asuransi-kecelakaan-juga-ada-di-ojek-online/full&view=ok> diakses pada tanggal 1 Maret 2021 pukul 15.57 WIB). Produk asuransi sosial wajib bagi masyarakat oleh PT Jasa Raharja tidak dapat melindungi masyarakat yang menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum, karena sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum. (Ratna Dewi, (1:2) 2017:126).

Saat ini transportasi *online* yang menggunakan moda transportasi sepeda motor masih eksis dan malah bertambah besar peminatnya. Namun dari sisi regulasi, belum ada yang peraturan yang jelas mengatur mengenai dapat digunakannya sepeda motor untuk menjadi angkutan umum. Meskipun dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengatur terkait legatitas penggunaan kendaraan roda dua sebagai angkutan umum, namun terjadi ketidak sinkronan antara Peraturan Menteri tersebut dengan UULLAJ. Penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum seharusnya dapat disikapi sebijak mungkin dengan segera memberikan payung hukum yang jelas serta menjadikannya salah satu moda transportasi untuk angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan ketika melihat langsung dampak yang diberikan oleh sepeda motor sebagai moda transportasi yang sangat membantu aktivitas serta mobilitas masyarakat secara langsung. Dari sisi aturan mengenai asuransi kecelakaan penumpang, Pemerintah sudah membuat instrumen hukum sedemikian rupa sehingga pengguna transportasi *online* kendaraan roda dua dapat terlindungi dengan asuransi baik itu yang sifatnya wajib maupun sukarela. Hal itu penting melihat dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menimpa pengguna sepeda motor. Setiap tahunnya lebih dari 31.000 orang meninggal dunia di jalan raya karena kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 73% diantara kecelakaan tersebut melibatkan sepeda motor. Pengaturan tersebut diperlukan supaya angkutan umum tetap dapat

diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

B. Perlindungan dan Mekanisme Pemenuhan Asuransi Kecelakaan Penumpang Terhadap Pengguna Jasa Transportasi *Online* Kendaraan Roda Dua Pada PT Aplikasi Karya Anak Bangsa (GOJEK INDONESIA)

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang ada di Indonesia dirasa perlu bagi negara untuk memberikan jaminan asuransi bagi korban kecelakaan sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar 1945 dalam Pasal 34 ayat (2) yang menyatakan, “Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai martabat kemanusiaan.” Pasal tersebut memberikan perintah kepada negara untuk memberikan jaminan sosial pada setiap warga negara dalam bentuk asuransi. Dalam usahanya untuk memberikan jaminan kecelakaan lalu lintas, negara dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja membentuk perusahaan asuransi PT Jasa Raharja untuk meringankan dampak yang dialami oleh korban kecelakaan lalu lintas jalan dan juga ahli warisnya. PT Jasa Raharja merupakan Badan Usaha Milik Negara yang diatur lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara sebagaimana telah diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (UU BUMN). PT Jasa Raharja khusus mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. (Dewi Ratna, (1:2) 2017:125).

Asuransi kecelakaan merupakan bagian penting dari penyelenggaraan usaha angkutan umum untuk menjamin perlindungan bagi para pengguna (warga negara). Pasal 237 UU LLAJ menyebutkan, “(1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan. (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.” Dari Pasal tersebut secara tegas mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya memberikan

jaminan bagi para pengguna jasa transportasi umum. Perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan pengangkutan jalan yang dimaksud oleh Pasal 239 UU LLAJ adalah PT Jasa Raharja. Kepatuhan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 239 UU LLAJ sebagai wujud tanggung jawab perusahaan pengangkutan atas jaminan bagi korban kecelakaan berkaitan erat dengan pemberian izin usaha angkutan. (Hilda Yunita, (30: 3) 2015:8). Namun karena perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin pesat, saat ini telah ada penyedia jasa transportasi *online* yang menggunakan kendaraan roda dua atau sepeda motor menjadi salah satu moda transportasi yang ditawarkan. Permasalahan kemudian muncul ketika sepeda motor bukan merupakan salah satu kendaraan yang tergolong dalam kendaraan bermotor untuk angkutan umum menurut UU LLAJ.

Menanggapi permasalahan tersebut salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi *online* PT Aplikasi Karya Anak Bangsa atau yang lebih kita kenal dengan prodaknya yaitu Gojek secara mandiri memberikan perlindungan berupa asuransi kecelakaan untuk penumpang apabila terjadi kecelakaan. PT Aplikasi Karya Anak Bangsa pertama kali didirikan pada tahun 2010 di Jakarta yang didirikan oleh Nadiem Makarim dengan tujuan untuk memberikan solusi memudahkan kehidupan sehari-hari ditengah kemacetan perkotaan terutama di Ibu Kota Jakarta. Perusahaan ini bekerja dengan menghubungkan antara mitra mereka sebagai *driver* dengan para pengguna transportasi *online* tersebut. Hal tersebut merupakan sebuah terobosan baru dimana sebelumnya para *driver* lebih banyak menghabiskan waktunya di pangkalan untuk menunggu penumpang sehingga banyak waktu yang mereka sia-siakan.

Gojek memulai perjalanannya pada tahun 2010 dengan layanan pertama kami yaitu pemesanan ojek melalui *call-center*. Pada tahun 2015, Gojek berkembang pesat setelah meluncurkan sebuah aplikasi dengan tiga layanan, yaitu: *GoRide*, *GoSend*, dan *GoMart*. Sejak saat itu, laju Gojek semakin cepat dan terus beranjak hingga menjadi grup teknologi terkemuka yang melayani jutaan pengguna di Asia Tenggara. Lewat aplikasi Gojek, kamu bisa mengakses lebih dari 20 layanan mulai dari transportasi, pesan antar makanan, belanja, kirim-kirim barang, pembayaran, pijat, sampai bersih-bersih rumah dan kendaraan. Karena Gojek

adalah aplikasi dengan ragam solusi untuk setiap situasi. Tidak hanya menyodorkan sebuah teknologi baru dalam sistem transportasi, Gojek juga memberikan dampak ekonomi dan sosial bagi masyarakat Indonesia. Melalui riset oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi & Bisnis, Universitas Indonesia, tahun 2018, melibatkan 6.732 responden di 9 kota di Indonesia Gojek menyumbang sekitar Rp44,2 triliun (*US \$ 3 miliar*) bagi perekonomian Indonesia pada akhir 2018. Selain itu Sejak bergabung dengan Gojek, kualitas hidup mitra driver meningkat 100%. Mitra driver kami percaya bahwa dengan skema insentif dan kebijakan yang diterapkan Gojek, mereka dapat menyejahterakan keluarga mereka. Sebagian besar dari mereka mengklaim bahwa mereka sekarang dapat menyekolahkan anaknya. Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) juga turut mendapatkan imbas positif dari adanya GOJEK yang beroperasi di Indonesia. Ekosistem Gojek menunjang pertumbuhan UMKM di Indonesia. Sebesar 93% mitra UMKM mengalami peningkatan volume transaksi, dan 55% mitra UMKM naik kelas dari sisi klasifikasi omzet. (<https://www.gojek.com/about/> diakses pada tanggal 2 Maret 2021 pukul 10.14 WIB).

Dalam usahanya untuk melindungi penumpang transportasi *online* roda dua, Gojek memberikan asuransi secara mandiri untuk para penumpangnya apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Penumpang dapat mengklaim asuransi pada perusahaan yang telah bekerja sama dengan perusahaan ojek *online* (GO-JEK) (Rahmadyarti, Azka (6:2) 2017:9.) Keselamatan penumpang merupakan hal yang sangat patut diperhatikan bagi penyedia jasa kendaraan. Karena kendaraan roda dua merupakan transportasi perseorangan menimbulkan sepeda motor atau kendaraan roda dua tidak layak disebut sebagai angkutan umum, sehingga tidak dapat diakomodasi dalam sistem asuransi Jasa Raharja sebagaimana yang telah penulis jabarkan diawal pembahasan. Dalam layanan *GoRide* yang merupakan layanan transportasi roda dua dari Gojek untuk memberikan pengalaman terbaik untuk para pengguna jasa *GoRide* dengan memperhatikan keamanan, kenyamanan, hingga memastikan bahwa pengguna telah terlindungi dalam perjalanannya dari musibah kecelakaan yang mungkin terjadi telah diadakan asuransi yang bekerjasama dengan PT Asuransi ALLIANZ untuk memberikan manfaat perlindungan berupa jaminan

keselamatan secara maksimal mulai dari penjemputan hingga tiba di lokasi tujuan. Dalam pembayaran premi untuk asuransi, Gojek menanggung seluruh biaya premi polis maupun biaya tambahan lainnya sehingga penumpang tidak mendapatkan tambahan biaya tagihan dalam pembayaran biaya jasa transportasi ojek *online*.

Adapun beberapa manfaat dan nilai pertanggungan yang diberikan oleh pihak asuransi kepada pengguna jasa *GoRide* adalah sebagai berikut (<https://www.gojek.com/blog/goride/asuransi/> diakses pada tanggal 25 Februari 2021 Pukul 19.11) :

1. Kehilangan atau kerusakan barang pribadi karena tindak kriminal
Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami tindak kriminal yang menyebabkan kehilangan atau kerusakan barang pribadi. Nilai pertanggungan ini senilai hingga Rp1.000.000 per kejadian.
2. Biaya pengobatan
Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami kecelakaan yang menyebabkan cedera dan membutuhkan perawatan medis. Biaya pengobatan yang diberikan termasuk biaya kamar (jika rawat inap) dan obat-obatan. Nilai pertanggungan biaya pengobatan senilai hingga Rp25.000.000 per kejadian.
3. Cacat permanen
Jaminan asuransi ini diberikan jika penumpang mengalami kecelakaan dalam satu kejadian yang menyebabkan hilangnya salah satu anggota tubuh, tidak dapat berfungsi kembali, dan telah dinyatakan cacat tetap oleh dokter. Nilai pertanggungan cacat permanen sesuai dengan persentase untuk setiap bagian anggota tubuh senilai hingga Rp50.000.000 per kejadian.
4. Kematian karena kecelakaan
Santunan kematian diberikan sebagai pertanggungan karena kecelakaan lalu lintas dalam satu kejadian senilai Rp50.000.000 serta biaya pemakaman senilai Rp1.000.000

Pihak-pihak yang termasuk kedalam perlindungan asuransi mandiri dari Gojek adalah para penumpang yang terdaftar pada aplikasi Gojek, membayar serta memesan layanan transportasi *GoRide* dan para penumpang *GoRide* bukan pemilik

akun Gojek, yang layanan transportasinya dipesankan oleh pemilik akun Gojek. Adapun cara melakukan klaim pada asuransi ini adalah dengan cara semua bukti kejadian dan dokumen yang diperlukan seperti nomor pemesanan, foto kartu identitas diri, resume medis, kuitansi atau bukti biaya rumah sakit asli, laporan kecelakaan dari Kepolisian atau Berita Acara Polisi (BAP), dan dokumen lain diserahkan dalam bentuk *soft copy* (foto) dan dikirimkan melalui formulir *online* pada saat pengajuan klaim yang dapat dilakukan di halaman website <https://policies.pasarpolis.com/gojek-passenger/claim>. Adapun kelengkapan dokumen atau bukti pendukung dari masing-masing kejadian yang perlu dipersiapkan sebelum mengajukan klaim asuransi adalah sebagai berikut :

1. Kehilangan atau Kerusakan Barang Pribadi Karena Tindak Kriminal
 - a. Foto kartu identitas tertanggung (KTP)
 - b. Berita Acara Polisi (BAP) asli perihal kejadian tersebut
 - c. Bukti kekerasan fisik yang terdiri dari foto bukti atau surat keterangan dokter
 - d. Detail barang yang rusak/hilang
 - e. Dokumen lain jika dibutuhkan
2. Penggantian Biaya Pengobatan
 - a. Foto kartu identitas tertanggung (KTP)
 - b. Berita Acara Polisi (BAP) asli yang menyatakan jika kejadian disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas
 - c. Kuitansi asli dan rincian biaya perawatan di rumah sakit/pengobatan tradisional yang disertifikasi
 - d. Hasil laboratorium dan rontgen/ronsen
 - e. Dokumen lain jika dibutuhkan
3. Rawat Inap atau Rawat Jalan akibat Kecelakaan
 - a. Foto kartu identitas tertanggung (KTP)
 - b. Berita Acara Polisi (BAP) asli yang menyatakan bahwa kejadian disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas

- c. Kuitansi asli dan rincian biaya perawatan di rumah sakit/pengobatan tradisional yang disertifikasi
 - d. Hasil laboratorium dan rontgen/ronsen
 - e. Dokumen lain jika dibutuhkan
4. Meninggal Dunia atau Cacat Permanen akibat Kecelakaan
- a. Foto kartu identitas tertanggung (KTP)
 - b. Surat Kematian asli
 - c. Surat Pernyataan Ahli Waris asli
 - d. Fotokopi kartu identitas diri Ahli Waris (KTP & KK)
 - e. Berita Acara Polisi (BAP) asli jika kejadian disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas
 - f. Surat Keterangan Kematian asli dari rumah sakit (jika meninggal dunia di rumah sakit)
 - g. Hasil Laboratorium dan rontgen/ronsen (jika meninggal dunia di rumah sakit)
 - h. Tiket perjalanan (untuk klaim Santunan Meninggal Dunia akibat kecelakaan di transportasi umum)
 - i. Dokumen lain jika dibutuhkan

Pengajuan klaim akan ditinjau terlebih dahulu oleh pihak insurtech hingga dinyatakan lengkap. Mereka akan menginformasikan melalui email apabila dokumen dinyatakan lengkap dan siap untuk diproses, atau jika dokumen dinyatakan belum lengkap. Nilai pertanggungan akan pelanggan terima dalam waktu lima hari kerja untuk nilai pertanggungan yang tidak mengakibatkan kematian dan tujuh hari kerja untuk nilai pertanggungan yang mengakibatkan kematian sejak dokumen dinyatakan lengkap.

Selain itu terdapat pula hal-hal yang menyebabkan tidak bisa diklaimnya dana pertanggungan oleh para pengguna jasa transportasi *online* tersebut. Hal-hal tersebut antara lain :

1. Terlibat pada kejadian perang, operasi militer dan tindakan huru hara

commit to user

2. Semua *pre-existing condition* atau kondisi yang sudah ada sebelumnya, kelainan/cacat yang dibawa dari lahir, dan penyakit turunan
3. Segala tindakan ilegal dan tidak sesuai dengan kaidah hukum oleh pihak yang diasuransikan
4. Semua kejadian yang melibatkan pihak diasuransikan termasuk kondisi medis kehamilan, melahirkan, atau keguguran, aborsi, kondisi sebelum melahirkan serta setelah melahirkan dan komplikasi yang terjadi akibat penyakit menular
5. Melakukan kegiatan yang berbahaya
6. Gangguan kejiwaan, saraf dan berbagai kondisi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan (selain yang telah disarankan resep dari tenaga ahli)
7. Reaksi nuklir, radiasi, atau kontaminasi radioaktif
8. Terorisme nuklir, kimia, atau biologi
9. Bunuh diri atau luka yang disengaja
10. Pihak yang diasuransikan memiliki kadar alkohol dalam darah lebih tinggi dari yang telah tertera dalam aturan mengemudi
11. Pihak yang diasuransikan tidak melakukan usaha-usaha untuk menghindari kecelakaan

Itu tadi adalah beberapa informasi terkait mekanisme klaim dana pertanggungungan yang disediakan oleh Gojek yang bekerja sama dengan PT Asuransi ALLIANZ untuk menjamin keamanan pengguna jasa transportasi *online* milik Gojek. Apabila Gojek tidak mampu memenuhi klaim dana pertanggungjawaban yang diajukan oleh penumpang padahal syarat dan dokumen telah terpenuhi, maka pihak Gojek dapat dikategorikan wanprestasi terhadap pelanggannya. Selain itu, pada BAB VI yang memuat tentang tanggung jawab pelaku usaha Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU PK) berbunyi bahwa “Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.” Lebih lanjut dalam Pasal 60 ayat (1) sampai ayat (3) UU PK menyebutkan bahwa “Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku

usaha yang melanggar Pasal 19 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 20, Pasal 25 dan Pasal 26.” Ayat (2) yang berbunyi “sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)” dan ayat (3) yang berbunyi “tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.” Untuk itu apabila terdapat klaim asuransi yang ditolak oleh pihak penyedia transportasi *online* dengan catatan semua syarat dan berkas sudah terpenuhi, maka pengguna transportasi *online* dapat mengadukan hal tersebut ke Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen untuk mendapatkan keadilan.

Perlu adanya instrumen hukum tambahan yang memperjelas kedudukan dan fungsi sepeda motor sebagai salah satu moda transportasi angkutan umum di Indonesia. Perlunya instrumen hukum tersebut juga agar pemerintah dapat melakukan pengaturan sekaligus pengendalian terhadap jumlah dan wilayah operasional penggunaan sepeda motor sebagai salah satu moda transportasi *online* melalui revisi UULLAJ.

Masalah transportasi *online* ini memerlukan penanganan yang serius, sehingga pemerintah harus melakukan upaya sinkronisasi dan harmonisasi terkait berbagai peraturan yang mengatur transportasi *online*. Transportasi *online* dengan segala kemudahannya memang masih menyisakan masalah hukum. Belum adanya aturan atau payung hukum yang jelas, sehingga seringkali menjadikan transportasi *online* sebagai sesuatu yang dianggap ilegal. Lambatnya pemerintah dalam menyediakan payung hukum menjadi penyebab munculnya permasalahan terkait transportasi berbasis aplikasi *online*.

Upaya yang saat ini dilakukan oleh pemerintah dalam melakukan sinkronisasi dan harmonisasi peraturan yang terkait dengan angkutan bukan umum berbasis *online* hanya dilakukan dengan melakukan revisi dan pencabutan peraturan perundang-undangan setelah adanya uji materiil oleh Mahkamah Agung. Hal tersebut tidak efektif karena peraturan angkutan bukan umum berbasis *online* kerap berganti-ganti yang menandakan peraturan tersebut belum dapat berlaku secara efektif dan belum memberikan kepastian hukum. Peraturan yang diterbitkan pada dasarnya untuk memberikan perlindungan bagi masyarakat, pengemudi bahkan

bagi perusahaan transportasi *online*. Hal ini merupakan bentuk peranan hukum dalam pembangunan. Mengingat penggunaan aplikasi *online* ini merupakan fenomena yang terjadi dalam perkembangan kehidupan masyarakat. Keberadaan perusahaan transportasi *online* dapat mendukung usaha pembangunan. Hukum positif menjamin kepastian hidup, tetapi baru menjadi lengkap bila disusun sesuai dengan prinsip keadilan.

