

## **TRANSPORTASI ONLINE VS TRANSPORTASI TRADISIONAL NON-ONLINE PERSAINGAN TIDAK SEHAT ASPEK PEMANFAATAN APLIKASI OLEH PENYELENGGARA ONLINE**

Agus Pribadiono  
Fakultas Hukum Universitas Esa Unggul  
Jln. Arjuna Utara No.9, TolTomang, KebunJeruk, Jakarta Barat  
aguspribadinono@esaunggul.ac.id

### **Abstract**

*Information technological advances that have resulted makes disruption in various business sectors. Among the shaken is the pattern of field ground transportation business ventures include the other fields business sector. No one is untouched by advances in information technology so that the patterns of trying to be more efficient than the pattern of previous efforts. The existence of legal subjects that had been willed to be incorporated for the sake of efficiency and the business's security is also challenged its existence. Turns to subjek law individuals can conduct business through the use of information technology such as the emergence of on-line stores, online transportation and other online businesses. The facilities and a variety of features as well as start-up provided by the service provider application provider is quite varied. Individual persons as legal subjects experienced only stayed open an account and ready to run a business like stores on line that have been run and successfully run a business. Thus Agency Limited Liability Company, which has been the choice of doing business is not a viable option anymore priority. Governments need to review and reset all settings regulation that are friendly with the advancement of information technology. The pattern of competition in various business sectors also face shifting from physical to non physical paced non-face virtually. Draw together the individual legal subjects and legal subjects legal entities doing business on line by way of non online less precise and be not a requirement. Putting the competition non on line with on line are not placed in the same setting. The setting must be distinguished in the regulation of competition in the sphere of fellow on line.*

**Keywords:** *legal subject, the relationship between the legal subject and competition pattern on line with non on line.*

### **Abstrak**

Kemajuan teknologi informasi mengakibatkan guncangan besar dalam dunia bisnis apa pun. Guncangan tersebut terutama terhadap bisnis yang menggunakan aplikasi *online*. Tidak ada bentuk bisnis yang tidak tersentuh kemajuan teknologi informasi. Teknologi informasi akan menjadikan bisnis lebih efisien dalam menjalankan bisnis. Dapat memotong rantai distribusi yang begitu panjang dari produsen kepada konsumen atau *end user*. Keberadaan subjek hukum perorangan dalam kegiatan pada bisnis on line semakin terlihat marak. Peranan subjek hukum pribadi natural personlike terlihat dengan munculnya toko-toko *online* non-korporasi. Karena penyelenggara aplikasi telah menyiapkan kemudahan kemudahan secara aplikasi untuk seseorang menjalankan usaha. Seseorang menjalankan usaha tanpa harus berbentuk korporasi atau harus berbentuk badan hukum. Menjalankan usaha menjadi begitu sederhana setiap orang dapat menjalankan usaha karena aplikasi telah tersedia. Subjek hukum perorangan cukup membuka dan mendaftar *account* pada penyedia aplikasi. Pola persaingan usahapun menjadi berubah persaingan yang semula hanya terjadi di arena perdagangan secara fisik tatap muka saat kemajuan teknologi informasi berkembang persaingan menjadi persaingan maya. Persaingan yang terjadi bergeser menjadi persaingan maya antara orang yang sama sama menjalankan usaha secara maya. Persaingan tatap muka secara fisik dengan persaingan maya menjadi tidak fair dan memang tidak dapat disandingkan. Seharusnya persaingan yang dapat disandingkan adalah persaingan orang yang menjalankan usaha sesama *online* tidak *online* dengan *non-online*.

**Kata kunci:** subjek hukum, hubungan subjek hukum dan pola persaingan *online* dan *non-online*.

## **Pendahuluan**

Menarik untuk dikaji perseteruan moda transportasi antara moda angkutan darat *on line versus* transportasi darat *non-online* atau tradisional. Kasus perseteruan *online* dengan *non-online* mengemuka ketika korporasi yang berusaha dalam transportasi taksi yang telah "mapan" terguncang dengan moda transportasi darat *online*. Munculnya moda transportasi *online* karena dianggap persaingan menjadi tidak sehat. Persaingan tidak sehat adalah secara sederhana adalah penguasaan atas pasar dan distribusi barang dan jasa. Betulkah transportasi *online* telah memonopoli bisnis transportasi secara tidak fair didalam ikut masuk bisnis transportasi.

Kemajuan teknologi informasi adalah suatu keniscayaan bagi segala bidang usaha dan perdagangan. Tidak ada satupun bidang usaha perdagangan yang tidak tersentuh dan tidak memanfaatkan kemajuan teknologi informasi. alasan pemanfaatan teknologi adalah efisiensi dengan interkoneksi dari kemajuan teknologi informasi. Masyarakat perdagangan seperti terkaget kaget bahwa teknologi informasi tidak harus secara formal berbadan hukum. Bisnis *online* diberbagai bidang termasuk didalam transportasi *online* ternyata tidak mengharuskan berbentuk korporasi sehingga pengaturan bisnis transportasi *online* hanya membutuhkan aplikasi teknologi informasi dan pemilik aplikasi tidak perlu memasuki bisnis transportasi melainkan hanya memfasilitasi saja atau hanya mempermudah. Aplikasi itu hanya mempertemukan konsumen pemakai jasa transportasi dengan *driver* penyedia layananjasa transportasi.

Keberadaan subjek hukum badan hukum pada transportasi darat *online* yang mempunyai hubungan khusus. Haruskah penyedia jasa transportasi on line seperti *driver* selaku penyedia jasa angkutan *online* langsung berbadan hukum seperti moda transportasi *online tradisional*, terkait dengan transportasi umum. Padahal secara teknis pribadi sebagai *driver* dapat melayani langsung konsumen seperti halnya ojek *non-online*. Subjek hukum perorangan (*natuurlijke person*) perseorangan pun dapat menjadi subjek hukum dalam melaksanakan usaha perdagangan dan jasa secara perorangan.

Pengaturan bisnis transportasi darat yang mapan dipertanyakan efektifitasnya berhadapan dengan teknologi informasi yang memfasilitasi jasa transportasi antara konsumen dengan penyedia jasa langsung dalam hal ini adalah *driver* yang dihubungkan oleh penyedia aplikasi *online* yang bukan pengusaha transportasi darat. Penyedia jasa *online* adalah bergerak dalam usaha aplikasi dan bukan pengusaha transportasi.

Aliran hukum progresif dan kemajuan teknologi informasi dalam segala bidang untuk melakukan efisiensi dalam perdagangan dan jasa. Kemajuan teknologi informasi menjadikan masyarakat mengalami *culture shock* terutama dalam penyelenggara bisnis transportasi darat seperti taksi. Kejutan efisiensi melalui aplikasi IT transportasi *online* penyelenggara bisnis tanpa harus strick dalam bentuk badan hukum dan senyatanya bukan badan hukum dan penyedia aplikasi hanya sebagai penyedia aplikasi bukan pebisnis yang bergerak dalam transportasi langsung.

Mencoba merumuskan subjek hukum tidak langsung dalam hubungan hukum antar subjek hukum, subjek hukum seperti apa menjadi masalah hukum. subjek hukum yang harus dirumuskan kembali dalam aliran ekstrim seperti hukum progresif yang diperkenalkan oleh Prof. Satjipto Rahardjo guru besar sosiologi hukum Universitas Diponegoro. Hukum progresif adalah aliran hukum yang anti terhadap kemapanan sebagai hakekat bahwa yang terjadi dalam dunia ini. Bahwa tidak ada yang kekal dalam dunia kecuali perubahan yang merupakan keniscayaan.

Adagium bahwa didunia itu tidak ada yang kekal kecuali perubahan itu sendiri. Bahwa pengaturan dalam kehidupan bermasyarakat adalah selalu berubah sesuai dengan dinamika yang terjadi dalam masyarakat itu sendiri. Seperti yang dikembangkan para ahli hukum pada awal abad 19 yaitu "*Critical legal Studies*" suatu gerakan anti kemapanan terhadap hukum. Dimana ilmu hukum dianggap tidak dapat menjawab masalah hukum yang terjadi dalam masyarakat dan lebih ekstrim lagi pendapat bahwa ilmu hukum telah mati.

Permasalahan yang harus dijawab dalam pengaturan penyelenggaraan transport-

tasi darat terkait dengan kemajuan teknologi informasi dan pemanfaatan aplikasi dalam transportasi *online*:

1. Bagaimana Kedudukan subjek hukum driver selaku penyedia jasa transportasi dalam transportasi *online*.
2. Bagaimana model persaingan usaha yang sepadan antara *online* dan *non-online*.

## **Pembahasan**

Terjadinya *disruption* dalam perkembangan teknologi informasi memaksa para ahli hukum yang beraliran progresif berfikir keras untuk selalu "waspada" terhadap inovasi-inovasi yang dilahirkan sebuah teknologi. Bahwa Pengaturan hukum terkena dampak pula dalam pemikiran pengaturan ulang untuk segera menyesuaikan dengan gejala kejuan teknologi yang sangat cepat. Gejala perubahan yang amat cepat ini yang oleh ahli sejarah Francis Fukuyama disebut era paska industry gelombang ketiga dengan *Great Disruption* atau terjemahan bebasnya adalah guncangan besar.

Peringatan tentang kemajuan teknologi telah ditulis Harry S.Dent Jr, berjudul Ledakan abad Milenium, dibawah judul asli "*The Roaring 2000s.*" bahwa pemanfaatan teknologi informasi telah sampai pada mengguncang korporasi *oriented*. Pergeseran dari subjek hukum badan hukum *rechtspersoon* kepada subjek hukum alami *natuurlijke person* manusia alami untuk diberikan kiprah secara lebih bebas, mandiri karena kemudahan aplikasi yang disediakan oleh penyedia aplikasi. Selanjutnya kita para pengambil kebijakan harus senantiasa meng-*update* pengaturan terhadap pengaturan yang telah usang terkena dampak kemajuan teknologi informasi.

Terjadinya guncangan besar karena perubahan yang tidak terduga karena dan menyebabkan para ahli ilmu sosial harus selalu mempersiapkan perubahan. Perubahan yang harus diikuti oleh pengaturan yang ramah dengan kemajuan teknologi tersebut. Pemikiran dan orientasi yang relative tepat adalah aliran hukum dengan basis pemikiran progresif yang selalu berhadapan dengan kemapanan.

Subjek hukum perorangan dalam menjalankan usaha dapat secara perorangan , dapat pula secara berkelompok melalui badan usaha, CV, Firma, Perseroan Terbatas dan lain

lain. Bentuk usaha perorangan dan jaminan dalam melakukan usaha dapat pula menjadi pilihan. Kepribadian hukum seseorang adalah dimulai sejak dia dilahirkan hidup pasal 2 KUHPerdota fiksi hukum."Anak yang ada dalam kandungan seorang perempuan, dianggap sebagai telah dilahirkan, bilamana juga kepentingan si anak menghendaknya. Hukum perdata memberikan perlindungan subjek hukum perorangan sejak dalam kandungan ibunya.

Pasal 27 ayat 2 UUD 1945 : "tiap tiap warganegara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan." Pada dasarnya setiap orang dapat menjalankan usaha berdasarkan subjek hukum pribadi alami yang mandiri penuh. Chidir Ali mengartikan manusia adalah makhluk yang berujud dan rohaniah, yang secara berasa, yang berbuat dan menilai, berpengetahuan dan berwatak. Yang membatasi berdasarkan KUHPerdota adalah subjek hukum pribadiantara lain belum dewasa, berada dibawah pengampuan, jenis kelamin, kedudukan social dan agama, kewarganegaraan dan kependudukan dan status perkawinan. Setiap orang mempunyai hak dan kewajiban mempunyai wewenang hukum yang berarti dapat menjadi subjek dari hak hak. Dengan demikian semua subjek hukup pribadi mempunyai hak subjektif sejak dilahirkan sampai dengan meninggal dunia.

Subjek hukum buatan berdasarkan teori Organ dari Otto von Gierke, badan hukum memiliki oran seperti jiwa dan badan hukum, teori Fictie, von Savigny, disamakan seperti manusia walau hanya fictie saja. Teori Kekayaan bertujuan yang dipisahkan A Brinz. Teori teori tersebut yang mendasari keberadaan badan hukum atau wadah sebagai saran subjek hukum natural menjalankan usaha sebagai pilihan. Masih terdapat beberapa bentuk badan suaha lain yang tidak berbadan hukum seperti firma, CV yang juga digunakan orang dalam menjalankan usaha. Bahkan perorangan individupun dapt menjalankan usaha untuk mendapatkan mata pencaharian dan keuntungan. Tentu semua bentuk badan usaha dan perorangan mewajibkan membuat pembukuan dalam menjalankan usaha tersebut. Blacks law dictionary:

*legal person an entity such as corporation, create by law given certain rights and duties of a human being ,a being or imaginary who for the purpose of legal reasoning is treated more or less as a human being.*

Badan hukum bukan sesungguhnya subjek hukum tetapi dibentuk berdasarkan keperluan dalam pergaulan masyarakat. Badan hukum sehari-hari berguna didalam lalu lintas hubungan antar subjek hukum baik dalam kegiatan perdagangan maupun kegiatan sosial kemasyarakatan. Badan hukum lainnya seperti Yayasan adalah: "Kumpulan orang-orang yang bersama-sama bertujuan untuk mendirikan suatu badan yaitu (1) berwujud himpunan, dan (2) harta kekayaan yang disendirikan untuk tujuan tertentu dan ini dikenal dengan Yayasan." Bentuk badan hukum lainnya yang bergerak dibidang nirbisnis.

Pengertian pengusaha, Pengusaha adalah setiap orang yang menjalankan perusahaan. Pengertian ini menunjukkan bahwa setiap orang atau setiap subjek hukum *natuurlijke persoonlike* dapat menjalankan usaha perusahaan.

Menurut undang-undang, ada dua macam kewajiban yang harus dilakukan oleh perusahaan, yaitu:

1. Membuat pembukuan, sesuai dengan Pasal 6 KUH Dagang dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1997 tentang dokumen perusahaan. Dan dokumen perusahaan diatur dalam pasal 2 UU Nomor 8 tahun 1997 tentang dokumen perusahaan. Dokumen perusahaan adalah terdiri dari dokumen keuangan dan dokumen lainnya.
  - a. dokumen keuangan terdiri dari catatan (neraca tahunan, perhitungan laba, rekening, jurnal transaksi harian);
  - b. dokumen lainnya terdiri dari data setiap tulisan yang berisi keterangan yang mempunyai nilai guna bagi perusahaan, meskipun tidak terkait langsung dengan dokumen keuangan.
2. Mendaftarkan perusahaannya (sesuai Undang-undang Nomor 3 tahun 1982 tentang Wajib daftar perusahaan).

Perusahaan terbagi menjadi tiga jenis, yaitu diantaranya seperti:

1. Perusahaan perorangan
2. Perusahaan Persekutuan (CV)
3. Perusahaan Terbatas (PT)

### **Kedudukan dan Hubungan Hukum Antar Subjek Hukum**

Dalam peluang bisnis usaha atau *online business* sesuai namanya, peluang bisnis usaha online berjualan melalui media sosial maupun website internet sebagai lapak peluang bisnis usaha. Peluang bisnis *online* ini tak hanya digandrungi pengimpor, namun juga pegawai swasta, ibu rumah tangga, bahkan pelajar SMA. Jika Anda berfikir anak zaman sekarang tidak bisa apa-apa, adalah keliru karena siswa, ibu rumah tangga itu secara perorangan sedang menikmati kemudahan teknologi yang disediakan oleh penyelenggara aplikasi untuk menjalankan usahanya secara *online*.

Sebagai ilustrasi bisnis online adalah orang yang telah menjalankan usaha perorangan tanpa berbadan badan hukum membuktikan bahwa dengan modal 500.000, seragam putih abu-abu, passion, komitmen dan kerja keras, maka peluang bisnis usaha *online* omset 20.000.000 per bulan bukan lagi sesuatu yang mustahil. Dan menjalankan usaha itu tanpa harus berbadan hukum hanya secara pribadi perseorangan. Walaupun usaha perseorangan ini menjadi "pesaing" toko pakaian *non-online* toko di pasar baik tradisional maupun dimall-mall mewah. Dan kegiatan toko *online* juga menjadi keluhan tokonon *online* dagang menjadi omsetnya berkurang menjadi sepi.

Dan bagaimana dengan keharusan berbentuk badan hukum dalam usaha on line seperti halnya usaha transportasi online. Alasan keamanan atau alasan karena bisnis *non-online* menjadi pesaing yang membuat terkejutnya usaha transportasi tradisional *non-online*.

Karena seluruh usaha non online sedang mengalami "disruption" menghadapi kemajuan *teknologi informasi*. Pada saat mana teknologi informasi yang dapat digunakan oleh semua orang yang sedang atau tidak menjalankan usaha dan pasti akan lebih efisien. Adalah saat para pengambil kebijakan mereposisi pengaturan yang berdampak

darikemajuan teknologi dan bukan menghentikan jasa angkutan yang on line atau bahkan dihentikan. Atau bahkan dipaksakan mengikuti peraturan yang "usang" tersebut seperti lembaga kir, berplat kuning, bengkel, keharusan berbadan hukum bagi jasa angkutan online yang sesungguhnya hanya memanfaatkan aplikasi *online* dan tidak sedang menjalankan usaha jasa angkutan tetapi langsung memberikan layanan langsung yang di fasilitasi perusahaan aplikasi.

Kedudukan Subjek hukum driver, pedagang toko *online*, pedagang buku *online*, pedagang *online* lainnya adalah sebagai subjek hukum perorangan *natuurlijke persoon*. Subjek subjek hukum tersebut adalah dapat berperan sebagai penyandang hak dan kewajiban dalam kegiatan perdagangan. Subjek hukum tersebut dalam hal ini para *driver* hanya sebatas memanfaatkan aplikasi yang disediakan oleh pengusaha bidang provider aplikasi sehingga dapat menyambungkan dengan pengguna jasa transportasi darat melalui *online*.

Sementara pengakuan pihak penyedia aplikasi transportasi *online* transportasi bukan bisnis dasarnya. Bisnis basis atau *core business*-nya adalah penyediaan aplikasi yang antara lain adalah melakukan profiling data. Melalui profiling data tersebutlah yang dijadikan salah satu bisnis utamanya yang akan menghiupkan bisnis aplikasi transportasinya. Dalam bisnis aplikasi terdapat banyak bisnis pencari data melalui elektronik atau data elektronik mining. Saat ini elektronik data mining telah menjadi industry yang besar sehingga menghasilkan keuntungan yang besar.

Memberikan bonus bagi para *driver* drivernya dengan persyaratan persyaratan dalam memberikan bonus bagi para *driver-driver*-nya melalui persyaratan persyaratan tertentu dari usaha yang bukan transportasi tersebut. Bahkan dengan keuntungan usaha aplikasinya memberikan tambahan bagi konsumen dengan menyediakan asuransi kecelakaan oleh perusahaan asuransi yang bekerjasama dengan go-jek misalnya dengan Alianz. Bagi pemakai jasa go-jek dan go-car mendapat perlindungan asuransi kecelakaan.

Keamanan transportasi *online* darat antara lain aplikasi menyediakan fitur-fitur dengan mendata seluruh *driver*, memonitor perjalanan para *driver* dan membantu melayani

konsumen dengan mendisiplinkan para drivernya apabila mengecewakan seperti emmbatalkan melayani konsumen tanpa alasan yang dibenarkan. Perlindungan kepada konsumen tersebut terdapat dalam fitur-fitur aplikasi dalam transportasi darat *online*.

Kemajuan teknologi informasi menjadikan badan hukum dipertanyakan seperti keberadaan bank nirkantor dalam pemanfaatan teknologi pada financial teknologi. Keberadaan lembaga *truemoney* yang tanpa berkantor dan berada dimana-mana termasuk didaerah pelosok untuk memfasilitasi kebutuhan pergerakan pengiriman uang. Definisi *Financial Technology* (FINTECH): Perpaduan antara teknologi dan fitur keuangan atau dapat juga diartikan inovasi pada sektor financial dengan sentuhan teknologi moderen.

*True money* telah berjalan sebelum penyelenggara *true money* diwajibkan berbadan hukum oleh otoritas dalam hal ini otoritas jasa keuangan. Perkiraan nilai transaksi fintech Indonesia total 14,5 miliar dolar AS.

Haruskah berbadan hukum bagi orang yang menjalankan usaha perorangan, sementara secara teknis informasi aplikasi tidak perlu berbadan hukum. Karena membentuk dan menjalankan badan hukum pasti menjadi tidak efisien terkait dengan membentuk badan hukum sekurang kurangnya dibentuk dalam perjanjian membentuk badan hukum disyaratkan sekurang kurangnya dua orang atau lebih. Setelah membentuk badan hukum menyiapkan pengurus yang akan menjalankan badan hukum tersebut. Mengisi organ Perseroan Terbatas apabila pilihan yang diambil perseroan terbatas. Mencari dan membayar komisaris profesional umpamanya, pengurus direksi profesional dan karyawan yang akan membantu mengelola badan hukum. Bukankan semua itu adalah biaya dan dengan demikian menjadi tidak efisien usaha perorangan harus dikelola oleh badan hukum sementara melalui fasilitas pengusaha aplikasi sudah dapat memfasilitasi kesulitan dan menjadi efisienya usaha perorangan.

Kemajuan tekonologi informasi menawarkan software dari produk pembuat software hanya tinggal pakai. Software tersebut yang dapat dijalankan oleh siapa saja

dengan tawaran software yang efisien untuk sarana menjalankan usaha. Software dijalankan hanya oleh satu atau dua orang saja dengan kesitimewaan software yang ditawarkan tanpa harus membuat dengan susah payah. Fasilitas software tersebut termasuk fasilitas penyimpan data yang aman dan murah. Bentuk software tersebut dikenal dengan aplikasi "start-up". Memulai usaha dengan menggunakan atau software perangkat lunak penunjang yang telah tersedia dan efisien.

Bentuk bentuk hubungan hukum antar subjek hukum yang dapat mengakibatkan secara hukum bervariasi. Model hubungan hukum transportasi online juga menunjukkan perbedaan secara khas antara penyedia sarana elektronik, driver sebagai pihak yang memanfaatkan aplikasi dengan konsumen pengguna jasa transportasi online. Subjek hukum dan hubungan hukum tiga pihak subjek hukum usaha aplikasi satu sisi dan subjek hukum penyedia jasa dan pengguna jasa transportasi dipihak lain. Tentunya hubungan hukum ini mengakibatkan akibat hukum yang berbeda dan tanggung jawab yang berbeda pula.

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 angka 21 adalah:

Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum."

Apakah pengaturan transportasi on line masih harus mengacu kepada pengertian diatas padahal penyedia jasa angkutan on line dalam hal ini driver adalah bersifat pribadi dan hanya memanfaatkan teknologi informasi dari penyelenggara elektronik dalam hal ini seperti Go-Jek atau go-Car dalam melakukan kontrak tidak tertulis dengan konsumen jasa angkutan on line.

### **Asas dan Tujuan**

Pasal 2 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: a. asas transparan; b. asas akuntabel; c. asas berkelanjutan; d. asas partisipatif; e. asas bermanfaat; f. asas efisien dan efektif; g. asas seimbang; h. asas terpadu; dan i. asas mandiri.

Asas dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dibuka kemungkinan untuk partisipasi dalam menyelenggarakan usaha angkutan, asas manfaat, asas efisien efektif, asas mandiri. Manfaat bagi pengguna jasa dan efisien efektif dalam tarif dan tujuan angkutan yang aman nyaman, mendapat perlindungan. Mandiri dalam hal penyedia jasa tidak harus korporasi atau badan hukum cukup orang perorang sebagai driver yang berkedudukan sebagai penyedia jasa langsung bagi pemakai jasa atau konsumen jasa angkutan online.

Berbagai teori subjek hukum dalam hal ini badan hukum rechtspersoon seperti, teori kekayaan bertujuan, teori organ, teori fiksi dari berbagai teori badan hukum. teori kekayaan bertujuan bahwa kekayaan badan hukum adalah terpisah dari kekayaan pribadi pribadi yang menjalankan badan hukum kekayaan badan hukum digunakan untuk pencapaian tujuan badan hukum seperti badan hukum yang bergerak di bidang transportasi asset kendaraan pengangkut adalah asset badan hukum untuk penyelenggaraan jasa angkutan untuk mencapai keuntungan badan hukum dalam usaha transportasi tersebut. Demikian pula teori badan hukum adalah berdasar teori organ badan hukum layaknya dibentuk seperti organ manusia yang terdiri dari kepala, tangan dan kaki dari badan hukum agar badan hukum itu dapat berfungsi secara efisien melalui peranya dalam organ itu masing seperti, peran kepala melakukan pengampilan keputusan

UU ITE dan pengaturan tentang subjek hukum badan hukum on line dalam kegiatan bisnis bidang apapun, khususnya penerapan aplikasi dalam usaha transportasi.

Undang-Undang No 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Traksaksi Elektronik pasal 1 angka 2.

Transaksi Elektronik adalah perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan Komputer, jaringan Komputer, dan/atau media elektronik lainnya.

Kualifikasi memesan moda angkutan melalui aplikasi go-jek adalah perbuatan ber transaksi elektronik, yaitu perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan

computer dalam hal ini melalui media gadget untuk memesan *driver* jasa angkutan go-jek. Hubungan hukum yang terjadi adalah hubungan antara penyelenggara aplikasi transportasi *online* dengan pengguna aplikasi yang memesan jasa *online* transportasi. Pasal 1 angka 6:

Penyelenggaraan Sistem Elektronik adalah pemanfaatan Sistem Elektronik oleh penyelenggara negara, Orang, Badan Usaha, dan/atau masyarakat.

Dalam hal ini pasal 1 angka 6 subjek hukum adalah Penyelenggaraan Sistem Elektronik adalah pemanfaatan Sistem Elektronik oleh penyelenggara negara, Orang, Badan Usaha, dan/atau masyarakat. Gojek *online* adalah sebagai subjek hukum melalui pemanfaatan sistem elektronik penyelenggara elektronik oleh orang dan badan usaha.

Aplikasi *online* transportasi berkedudukan sebagai fasilitator atau subjek hukum dalam usaha transportasi, pemilik aplikasi *online* transportasi mengaku tidak beroperasi dalam lingkup usaha transportasi tapi bergerak dibidang usaha aplikasi. Gojek hanya memfasilitasi melalui aplikasi untuk mempermudah pengguna jasa transportasi dengan penyedia jasa transportasi dalam hal ini *driver*. Dengan demikian model hubungan hukum segitiga dalam transportasi *online* antara penyedia aplikasi *online* produsen dengan konsumen harus diperjelas terlebih dahulu. Batasan tanggung jawab sebagai subjek hukum badan hukum Pemilik aplikasi *online* dalam transportasi sejauh mana yang menjadi tanggung jawabnya. Berdasarkan hukum terkait dengan badan hukum tentunya lingkup tanggung jawab badan hukum adalah diatur dan terdapat dalam konstitusi dari badan hukum itu sendiri. Lingkup dan tanggung jawab badan hukum diatur hak dan kewajiban badan hukum dalam anggaran dasar dan rumah tangga (AD/ART badan hukum).

Tanggung jawab tiga pihak atau dua pihak antara perusahaan penyelenggara aplikasi ojek *online*, *driver* sebagai pemberi jasa angkutan darat dan pengguna jasa konsumen. Hubungan hukum antara penyedia *online* dengan *driver* dan konsumen di pihak lain. Secara hubungan hukum pihak penyelenggara

*online* hanya terkait hubungan hukum dengan *driver*. *Driver* dalam arti mendapat fasilitas dari penyelenggara *online* saja hubungan hukum bukan sebagai majikan dengan karyawan. Sementara hubungan hukum antara *driver* ojek *online* dengan konsumen jasa ojek *online* mempunyai hubungan hukum tersendiri. Hubungan hukum antara *driver* dengan penyelenggara aplikasi hanya terbatas memfasilitasi saja atas aplikasi antara provider ojek *online* dengan pengguna aplikasi dan hubungan *driver* sebagai penyedia jasa dengan konsumen pengguna jasa angkutan *online* adalah hal lain.

Pemerintah harus arif dan bijaksana menghadapi perubahan dan kemajuan teknologi informasi dalam melakukan pengaturan pengaturan secara setara atau *apple to apple* dari transportasi *online* dengan non-*online*. Perlindungan pemakai jasa transportasi *online* saat ini sekurang kurangnya adalah bahwa *driver* terpantau dimanamengambil dan mengantar ke tujuan yang diinginkan konsumen jasa transportasi *online*. Perusahaan aplikasi transportasi *online* untuk perlindungan pengguna jasa transportasi *online* mendaftar *driver* dan gambar serta nomor telpon *driver* bagi konsumen. Menyediakan layanan teguran dan keluhan dalam beberapa hal kepada *driver* "nakal" dengan sanksi-sanksi disiplin bagi *driver*.

Pertanyaan yang harus dijawab adalah apakah berpartisipasi dalam ikut menyelenggarakan angkutan umum harus berbentuk badan hukum sementara *online* sangat memungkinkan perorangan ikut berpartisipasi. Partisipasi dalam jasa transportasi melalui *online* secara teknis informatika sangat memungkinkan. Melalui pemanfaatan teknologi informasi menjadi sangat pribadi dalam ikut berpartisipasi transportasi *online*. Kewajiban penyelenggaraan usaha transportasi berbentuk korporasi menjadi penghalang bagi orang perorang berpartisipasi dalam transportasi *online*. Perubahan yang harus diantisipasi oleh pengambil kebijakan dalam bentuk pengaturan kembali dalam transportasi *online*. Demi sebesar besarnya manfaat hukum harus memberikan pula manfaat bagi usaha transportasi *online* sehingga terbuka partisipasi secara perorangan dalam mengisi lapangan kerja yang tersedia.

## **Model Persaingan Transportasi Online dan Transportasi Non-Online.**

Akar hukum progresif dalam memahami gejala pengaturan transportasi *online* adalah orientasi yang cukup tepat mengingat pengaturan yang ada. Pengaturan sudah tidak lagi dapat menjawab perdagangan usaha pada umumnya khususnya bisnis *online*. Bisnis *online* membuka kemungkinan setiap orang atau subjek hukum untuk ikut berpartisipasi dalam layanan transportasi *online* tanpa harus membentuk badan hukum baik Perseroan Terbatas, Yayasan atau Koperasi untuk mewadahi usaha *online*. Secara peroranganpun dimungkinkan dan cukup bergabung dengan perusahaan aplikasi *online* yang menyediakan aplikasi dan menjadi perantara kepada konsumen jasa angkutan *online*.

Keberatan bisnis transportasi khususnya usaha taksi yang mewakili usaha transportasi *non-online* terhadap keberadaan bisnis jasa transportasi *online*. Keberatan itu dapat dianalogikan dengan bisnis online baju atau buku atau *online* lainnya yang menggunakan aplikasi internet. Bisnis perdagangan melalui toko baju dan toko buku juga mengalami persaingan dengan model aplikasi toko *online*. Toko baju dan buku di mall tidak dapat dibandingkan dengan toko *online* dalam menjalankan usaha perdagangan. Usaha di mall menawarkan layanan dan kenyamanan yang lebih fisik dengan tatap muka berhadapan dengan pelayan ramah dan cantik misalnya dari pada *online* yang non fisik non tatap muka. Mengapa tidak dapat dibandingkan dari sisi persaingan karena basis usaha yang berbeda memerlukan sarana dan prasarana fisik, dan itu menjadikan lebih "mahal" seperti harus sewa ruang di mall, bayar pelayan toko dan biaya lain yang mengakibatkan tidak dapat menjual dengan harga yang lebih baik dan murah dibanding toko *on line* yang tidak menawarkan layanan langsung dan kering sentuhan layanan.

Membandingkan *online* dengan *non-online* dalam kasus ini go car dengan taksi *non-online* adalah samahalnya dengan jualan *online* baju dengan jualan tatap muka di pasar tanah abang atau Pasar Cipulir dan sama halnya dengan jualan *online* buku dengan toko buku di mall. Jadi yang terdampang pada sistem

*online* tidak hanya transportasi tapi disegala bidang kehidupan. Oleh karena itu jalan keluarnya adalah mengikuti sistem *on line* yang lebih efisien dengan membuka toko baju *online* dan toko buku *online* dengan memanfaatkan teknologi informasi bukan menutup yang *online* sebagai kemajuan teknologi. Bukan menafikan pemanfaatan teknologi untuk menyetarakan persaingan.

Apakah pemanfaatan aplikasi *online* menjadikan persaingan tidak sehat atau persaingan yang diakibatkan oleh tidak efisiennya usaha. Pengertian persaingan usaha berdasarkan Undang-Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan usaha tidak sehat dalam pasal 1 angka 6:

Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Kiranya persaingan *online* dengan *non-online* lebih kepada model efisiensi melalui aplikasi *online* dibanding dengan persaingan tidak sehat. Yang terdampak penggunaan aplikasi adalah tidak saja transportasi *non-online* seperti jasa taksi, tetapi juga adalah toko-toko dan mall-mall yang bersaing dengan toko *online*, dan mengapa pedagang baju dan buku di toko secara tatap muka tidak keberatan atau berdemonstrasi karena dibukanya toko-toko *online* yang memanfaatkan aplikasi.

Apabila melihat pengertian persaingan tidak sehat seperti yang diatur dalam UU no.5 tahun 1999 tentang larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat. UU mengatur persaingan tidak sehat adalah menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Sistem *online* transportasi adalah jujur dan tidak menghambat persaingan usaha tidak ada posisi dominan dalam usaha *online* transportasi dalam memproduksi dan penguasaan pasar seperti kualifikasi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Pengusaha transportasi *online* lainnya tidak



dihambat untuk memasuki pasar transportasi *online* lainnya yang ingin masuk pasar transportasi *online*. Terbukti banyak usaha transportasi baik roda 2 maupun roda empat marak diberbagai kota. Persaingan antara sesama usaha transportasi *online* harus dibandingkan *apel to apple* dengan sesama usaha transportasi *online* bukan dengan usaha transportasi *non-online*.

Kata kunci usaha tidak sehat adalah dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha. Pemanfaatan teknologi informasi adalah meningkatkan persaingan usaha dalam menjalankan usaha dan tidak dapat dihindari pemanfaatan informasi teknologi dalam rangka bersaing. Mempertanyakan *online* seolah-olah menjadikan persaingan menjadi tidak fair adalah tidak tepat. Karena sebagaimana usaha dagang lainnya seperti yang dilakukan oleh toko *online* baik *online* pakaian, *online* buku atau usaha jasa *online* lainnya melalui teknologi informasi.

Membandingkan usaha transportasi *online* dengan *non-online* tidak setara tidak dapat dibandingkan seperti *apple to apple*. Ukuran efisiensi *online* dengan *non-online* berbeda walau tujuannya adalah sama yaitu sama sama membuat konsumen jasa angkutan aman, nyaman, murah sehingga yang diuntungkan adalah warga masyarakat selain mendatangkan lapangan kerja bagi masyarakat yang sementara ini lapangan kerja terbatas dan tidak tersedia.

Rasionalitas berbelanja barang atau jasa dalam berusaha menjadi pilihan konsumen, konsumen memilih kenyamanan atau melihat fisik barang yang diujakan atau tidak nyaman atau kering tanpa layanan dan dialog tanpa melihat barang fisik dan tanpa tatap muka. Apakah konsumen menginginkan dari produsen dengan keramahan layanan atau konsumen tidak memerlukan layanan dan pilihannya adalah seringnya layanan karena tanpa tatap muka dan tidak bertemu dengan pelayan yang ramah yang dilakukan oleh layanan tatap muka. Dua hal tersebut menjadi pilihan yang rasional bagi konsumen di era teknologi informasi. Teknologi informasi bahkan mampu memotong mata rantai perdagangan dari produsen kepada konsumen

sebagai *end user* dengan keunggulan dan efisiensi yang dapat memotong biaya penjualan proses produksi sehingga menjadi lebih efisien dan lebih kompetitif dan murah.

### **Efisiensi Dalam Bisnis Dan Pelayanan Jasa Transportasi**

Efisiensi dan keharusan berbadan hukum pada ojek *online* adalah hal yang akan menjadikan ojek *online* menjadi tidak efisien alias menjadi mahal dalam tariff pelayanan ojek *online*. Keharusan lainnya adalah harus berdasarkan berplat kuning dan keharusan kir kendaraan umum. Apakah ketidak efisienan yang adapada jasa *non-online* menjadi penyebab persaingan usaha jasa angkutan menjadi tidak efisien atau lebih mahal tarifnya.

Persyaratan bagi transportasi *non-online* seperti Lembaga kir, lembaga plat kuning menyediakan pool kendaraan untuk penyelenggara usaha taksi *non-online* menjadi kendala ketika harus bersaing dengan jasa angkutan *online*. Kendala kendala tersebut padahal tidak dapat diperbandingkan dengan dengan *non-online*. Padahal pada tataran praktis keharusan kir tidak menjadikan angkutan umum menjadi lebih aman dan nyaman. Sedangkan angkutan *online* cek kendaraan lebih baik mengingat kepemilikan pribadi kendaraan yang digunakan sebagai alat transportasi *online* adalah milik pribadi. Karena milik pribadi maka pemeliharaan dari kendaraan miliknya akan lebih merasa memiliki yang berbeda dari milik badan hukum.

PP 55 tahun 2012 tentang kendaraan pasal 1 angka 9 adalah:

Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, dan Kereta Tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Antara pengujian Kir dengan ATPM pada kendaraan yang digunakan dalam transportasi *online* demi pemenuhan persyaratan teknis dan kelayakan atau laik jalan. Perlakuan yang sama antara *online* dan *non-online* adalah tidak bijaksana padahal lembaga kir atau ATPM adalah untuk

pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Lebih bijaksana adalah menguji ulang apakah lembaga lembaga yang selama ini telah mapan dan diberlakukan bagi transportasi non-online. Sedangkan masyarakat telah memanfaatkan dan merasakan manfaatnya dari transportasi online bahkan tidak ingin kehilangan jasa transportasi online. Dan memberikan kenyamanan bagi pemakai jasa transportasi online dan untuk layanan tertentu juga mendapat perlindungan bagi pemakai jasanya.

Pengaturan memenuhi persyaratan teknis sesuai pasal 6(1) yaitu :

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis

Selanjutnya pengertian laikjalan seperti yang diatur dalam dalam pasal 64 (1) tentang syarat laik jalan:

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan laik jalan. (2) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang paling sedikit meliputi: a. emisi gas buang; b. kebisingan suara; c. efisiensi sistem rem utama; d. efisiensi sistem rem parkir; e. kincup roda depan; f. suara klakson; g. daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar; i. akurasi alat penunjuk kecepatan; j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Bentuk transportasi online harus berbentuk Badan hukum mengikuti pengaturan bentuk non-online seperti usaha taksi dipastikan tidak akan dapat bersaing dan tidak efisien. Badan hukum membutuhkan pengurus dan tenaga atau sumber daya yang akan mengurus badan hukum sementara driver adalah subjek hukum orang pribadi yang dapat langsung melayani pengguna jasa ojek online melalui jasa aplikasi perusahaan aplikasi yang hanya memfasilitasi dalam mempertemukan driver sebagai produsen jasa transportasi kepada konsumen jasa transport-

tasi. Pengaturan ini menjadi tidak efisien bagi usaha transportasi online.

Hubungan khusus tiga pihak penyelenggara online, driver dan pemakai aplikasi sekaligus konsumen jasa online tidak serta terkait secara serta merta. penyelenggara online sebatas penyedia aplikasi yang digunakan oleh konsumen jasa angkutan melalui penggunaan aplikasi online jasa aplikasi online.

Batasan dalam perlindungan konsumen hubungan hukum yang terjadi sebagai peristiwa hukum adalah perikatan antara produsen sebagai penyedia jasa transportasi dengan konsumen sebagai pengguna jasa.

Politik hukum pengaturan transportasi online harus memberikan kemanfaatan sebesar besarnya bagi semua pelaku transportasi online. Pemerintah memperhatikan semua kepentingan baik penyelenggara non online dan sekaligus memelihara transportasi online yang jelas lebih murah, lebih efisien, lebih disenangi warga dan membuka lapangan kerja baru yang sementara ini lapangan kerja belum dapat disediakan oleh pemerintah.

Pengaturan non-online yang selama ini menjadi ranah pengaturan pemerintah dalam hal ini perhubungan darat seharusnya ditinjau ulang terutama terkait pengaturan transportasi online karena pengaturan transportasi online tidak dapat dibandingkan dengan non online. Pengaturan non-online selama ini menjadi tidak efisien karena pengaturan dari lembaga kir dan pengaturan plat kuning, perdebatan angkutan umum atau angkutan pribadi.

Apabila dibandingkan dengan transportasi online lembaga kir, plat kuning, bengkel dan pool kendaraan tidak diperlukan dan oleh karena itu menjadi lebih efisien. Apakah transportasi online yang tidak berplat kuning berplat tapi plat hitam tidak dapat menjalankan usaha dalam transportasi online, apakah bila tidak di kir tidak boleh menjalankan usaha transportasi online sedangkan plat kuning dan kir adalah untuk kenyamanan, rekamanan pemakai jasa angkutan.

Ranah persaingan antara jasa angkutan online harus disetarakan atau disandingkan persaingannya secara *apple to apple* dengan sesama jasa angkutan online pula. Apabila pengaturan dalam ranah yang berbeda dalam

hal *online* berhadapan dengan *non-online* akan terjadi perbedaan perlakuan. Analogi hukumnya adalah persaingan toko *mall* dengan toko *online* yang berjualan baju atau buku tidak bisa dibandingkan yang bisa dibandingkan adalah sesama pedagang *online* dalam mengukur persaingan.

Perlakuan efisien dalam ranah *non online* berbeda dengan ranah *online* contoh konkret membandingkan *online* dengan bengkel ATPM bagi pemilik kendaraan pada jasa angkutan *online* dengan kulaifikasi bengkel pool taksi adalah tidak tepat dan pasti *cost* pemeliharaan menjadi lebih mahal harus memiliki tempat atau lahan dengan beberapa orang teknisi, keamanan, manajemen dari manajemen bengkel yang tidak kecil dan tidak murah dan menjadi beban korporasi berhadapan dengan bengkel ATPM karena kendaraan milik pribadi maka pemeliharaan akan lebih baik karena rasa memiliki dari pemilik kendaraan transportasi *online*.

Pemerintah selaku pengambil kebijakan harus berpihak kepada kedua belah pihak baik kepada pihak transportasi *online* maupun *non online* agar tetap dalam koridor pelayanan transportasi bagi masyarakat yang efisien, aman nyaman menguntungkan produsen dan konsumen.

## **Analisis**

Model subjek hukum dalam menjalankan usaha dengan memanfaatkan aplikasi antara keharusan berbadan hukum atau cukup dengan dengan subjek hukum *natuurlijke person* demi efisiensi dalam menjalankan usaha.

*Disruption technology* akan merusak keamanan usaha yang telah berjalan. Disrupsi akan merusak tatanan dan secara segera menghendaki penyelesaian sesuai dengan kemajuan teknologi itu sendiri tidak dengan aturan yang telah ada dan mapan yang sudah tidakj efisien lagi. Aspek subjek hukum dan asas keadilan, kepastian dan manfaat. Penggunaan aplikasi untuk kepentingan pembayaran dengan QR code yang cukup menempelkan ponsel ke alat gesek di kasir sehingga pelanggan tidak lagi perlu mengeluarkan kartu debit atau kredit untuk transaksi pembayaran. Aplikasi tersebut tidak disediakan oleh *industry* perbankan tapi

oleh pengembang start up yaitu merupakan perusahaan rintisan. Perusahaan rintisan atau *start up* menyiapkan aplikasi untuk merintis usaha dengan menyiapkan system aplikasi yang simpel atau sederhana. Oleh karena perusahaan perusahaan yang telah jalan dengan tak perlu menolak apalagi menghentikan seperti yang terjadi di transportasi *online* akan tetapi segera mensinergikan dengan teknologi informasi untuk selalu berinovasi dan sekaligus akan dapat bersaing. Kewajiban nirkantor pelayanan pengiriman uang ke segala pelosok melalui *true money* tidak perlu khawatir bahkan harus segera menyesuaikan dengan keamanan pengaturan yang mapan apalagi harus memaatkannya seperti halnya transportasi *online*. Dengan mencoba mengantisipasi seperti halnya transportasi *online* dengan mewajibkan lembaga *true money* berbadan hukum. Transaksi keuangan yang lebih lincah bergerak dan sangat efisien karena nirkantor tidak seharusnya di singkirkan oleh karena tidak sesuai dengan ketentuan. Justru ketentuan itulah yang harus bersifat *responsive* menghadapi era *disruption* dimana keguncangan terjadi dalam siklus kurang dari satu tahun karena pergerakan kemajuan teknologi informasi.

Pemikiran seseorang menjalankan usaha perorangan harus berbadan hukum adalah tindakan reaktif dari pembuat kebijakan ketika terjadi *disruption* teknologi bidang informatika disegala bidang. Padahal orang dapat menjalankan usaha dengan cara perorangan seorang diri apalagi teknologi informasi yang tersedia sangat memfasilitasi dan sangat dimungkinkan. Mewajibkan berbadan hukum menjadikan tidak efisien dan mahal sehingga kembali kepada kemampuan daya saing menurun disbanding dengan orang menjalankan usaha dengan teknologi informasi yang sangat sesuai dengan usaha mikro yang sangat efisien.

Pengaturan kembali oleh pemegang kebijakan tidak harus menarik usaha yang sudah sangat efisien dan bermanfaat bagi warga masyarakat tidak sertamerta harus di tarik kepada pengaturan yang sudah "usang" atau mapan. Bahwa pengaturan pun khususnya di bidang pemanfaatan teknologi informasi harus tidak mematikan yang lebih

efisien dengan harus berbentuk badan hukum. Perlindungan warga masyarakat yang menjalankan usaha secara mikro kewajiban negara selaku pembentuk peraturan dengan bijak.

Melindungi pengusaha kecil dari para pemodal atau kapitalis menjadi amat penting. Dengan demikian pengaturan harus diatur kembali guna para pengguna aplikasi dari usaha perorangan tidak harus masuk kedalam bentuk badan hukum padahal cukup orang perorang seperti transportasi *online*, toko *online*, *true money* dan seluruh usaha perorangan yang menjalankan usaha dengan memanfaatkan aplikasi *online*.

Teori hukum progresif terhadap kemajuan teknologi informasi dalam usaha transportasi *online*. Sejalan dengan ahli sejarah Francis Fukuyama dalam buku terakhirnya: "*The Great Disruption: Human Nature and The Reconstruction of Social Order.*" Terjadinya Guncangan besar: Kodrat Manusia dan Tata Sosial Baru. Yang diakibatkan salah satunya adalah kemajuan teknologi informasi.

Subjek hukum perorangan dalam usaha transportasi *online* berhadapan dengan keharusan subjek hukum dalam berbagai bentuk seperti: korporasi, PT, Yayasan dan Koperasi.

Memasuki era informasi setelah berlalunya era industrialisasi bahkan post industrialisasi. Memasuki era informasi dan berlalunya era posindustri. yang oleh Futurolog Alvin Tofler sebagai "Gelombang Ketiga."

## **Kesimpulan**

Pemerintah sebagai pemegang kewenangan mengatur melalui pengambilan kebijakan harus berhati hati dan berdiri di disemua pihak. Baik pihak transportasi on line maupun non-online dalam menciptakan kebijakan pengaturan. Bahwa pengaturan subjek hukum transportasi *online* dengan pengaturan system jasa angkutan non on line adalah tidak tepat. Pada pengaturan *online* dimungkinkan partisipasi perorangan menjalankan usaha tanpa harus berbentuk badan hukum. Transportasi *online* hanya memanfaatkan dan hanya memanfaatkan aplikasi *online* dari penyedia jasa *online* dalam mempertemukan antra penyedia jasa angkutan

*online driver* dengan konsumen. Namun demikian perusahaan penyelenggara aplikasi *online* cukup bijaksana dalam perlindungan kepada konsumen melalui mekanisme disiplin dalam fitur *online* yang tersedia dalam aplikasi *online*-nya. Fitur fitur dalam aplikasi yang tersedia sehingga terciptanya keamanan dan disiplin *driver* serta menyediakan asuransi kecelakaan walau dalam nilai terbatas. Kedudukan perusahaan penyedia aplikasi transportasi darat *online* bergerak dalam peyedia aplikasi, kedudukan subjek hukum *driver* selaku penyedia jasa yang subjek hukum yang menggunakan aplikasi dari perusahaan penyedia aplikasi dan terakhir adalah subjek hukum pengguna jasa transportasi selaku pengguna. Peranan masing masing subjek hukum dalam hubungan hukum tiga pihak adalah yang pertama perusahaan penyedia aplikasi selaku penyelenggara aplikasi (bukan pengusaha transportasi), *driver* selaku pengguna jasa aplikasi yang disediakan subjek hukum pertama dan subjek hukum ketiga sebagai pengguna jasa pihak kedua selaku *driver*. Hubungan hukum antara penyedia aplikasi transportasi *online* dengan *driver* pengguna aplikasi yang menghubungkan pengguna jasa adalah keterkaitan antar subjek hukum yang jelas.

Terbukti bahwa persaingan yang terjadi berada di ruang yang berbeda, ruang maya dan ruang tatap muka atau pelaku usaha tradisional. Mewajibkan orang yang menjalankan usaha dengan efisien menggunakan aplikasi seperti fintech dan go jek dll. harus berbadan hukum. Mengapa harus berbadan hukum padahal usaha sebagai penyedia jasa transportasi *online* dapat dilakukan sendiri secara perorangan dan menghasilkan sebagai sumber penghasilan seseorang. Selain usaha perorangan secara *online* tanpa tatap muka secara fisik yang telah terguncang oleh aplikasi. Dan non *online* itu menjadi tidak efisien harus dipertahankan adalah keputusan pemerintah yang tidak bijak. Usaha perorangan dengan menggunakan aplikasi menjadi sangat efisien bukan harus dibebani dengan lembaga lembaga yang telah usang tidak efisien pada toko atau usaha tradisional. Karena usaha tatap muka atau tradisional secara fisik harus sewa tempat mall bahkan harus menyewa tempat yang mahal.

Usaha perseorangan sebagai subjek hukum padahal dapat dilakukan oleh orang perorang dengan fasilitas aplikasi. Fintech pada usaha nirkantor seperti *truemoney* yang membantu juga dengan keharusan penggunaan system perbankan atau keharusan pemrosesan data transaksi keuangan didalam negeri adalah hal yang harus dihindari demi efisiensi. Lembaga lembaga usang tersebut harus dihindari atau dikaji ulang guna efisiensi bukan malah mematikan usaha *online* atau memusihhi usaha *online* yang efisien dan mempertahankan usaha tatap muka. Bahwa menyandingkan persaingan usaha antara jasa transportasi *online* dengan jasa angkutan non-*online* adalah tidak tepat. Seperti penyelenggara aplikasi *online* harus tunduk pada pengaturan transportasi non *online* kasus usaha taksi. Persaingan harus didasarkan pada *aple to aple* antara sesama penyelenggara transportasi *online*. perusahaan yang bertindak sebagai penyedia aplikasi yang pada dasarnya hanya menyediakan aplikasi bagi *driver* dan menghubungkan dan tidak perlu memiliki alat transportasi dan alat transportasi tetapi dikuasai dan dimiliki oleh *driver* selaku pemilik kendaraan. Konsumen untuk mempertemukan *driver* sebagai penyelenggara atau produsen jasa angkutan kepada konsumen.

Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Persaingan Usaha.

PP No.155 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Harian

PP 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

Satjipto Rahardjo. *Membedah Hukum Progresif*, Kompas. Jakarta, 2006.

Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan Raya.

Undang-Undang No.11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi Elektronik

## **Daftar Pustaka**

Daniel J Solove and Marc Rotenberg. (2009). *Information Privacy Law*. Dalam *Cyber Law: Perlindungan Privasi Atas Informasi Pribadi Dalam E Commerce Menurut Hukum Internasional*. Shinta Dewi. Bandung: Widiya Padjadjaran.

Francis Fukuyama. (1999). *The Great Dsirruption: Human Natureand T The Reconstitution Of Social Order*. London: Profile Books, First Publish.

Harry S Dent. (2001). *Ledakan Abad Milenium.*, Jakarta: Prestasi Pustaka

Muhamad Erwin dan H Firman Fready Busroh. (2012). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Refika Aditama.