

# Grab Indonesia (Lex Lata Cek)

*by* Grab Indonesia (lex Lata Cek)

---

**Submission date:** 14-Apr-2023 09:12AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2064012098

**File name:** 263-802-1-PB.pdf (681.13K)

**Word count:** 5336

**Character count:** 34209



**Kantor Editor:** Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Palembang Sumatera Selatan-30139 Indonesia.  
Telepon: +62711-580063 Fax: +62711-581179  
E-mail : [lexlatamihunsri@gmail.com](mailto:lexlatamihunsri@gmail.com)  
Website : <http://journal.fh.unsri.ac.id/index.php/LexS>  
ISSN Print:  
ISSN Online:

## **1** PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGEMUDI TAKSI (MITRA) BERBASIS *ONLINE* PADA PT. GRAB INDONESIA

Yochi Ayunita\*, Annalisa Yahanan\*\*, dan Muhammad Syaifuddin\*\*\*

**1** **ABSTRAK:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan antara PT. Grab dan driver merupakan hubungan kemitraan. Isu hukum yang akan dibahas dalam tesis ini: 1) Apa legalitas dan konstruksi hukum (status, kedudukan, hak, dan kewajiban) para pihak PT. Grab dan Pengemudi taksi dalam perjanjian pengangkutan jalan berbasis online, 2) Apakah legalitas dan konstruksi hukum perjanjian pengangkutan jalan berbasis online telah memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi taksi berbasis online, 3) Bagaimanakah konsep perlindungan hukum terhadap pengemudi taksi dalam pelaksanaan perjanjian jalan berbasis online dimasa yang akan datang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normative yang bertujuan untuk menghasilkan argumentasi, dan teori. Teknik analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk memperoleh pengertian keterkaitan badan hukum dengan yang lainnya sehingga dasar hukum yang digunakan adalah Kitab undang – undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan pelaksanaan teknis operasional didasarkan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017, pengaturan hukum belum memberikan perlindungan hukum terhadap driver karena aturan yang belum secara spesifik mengatur hubungan antara penyedia aplikasi seperti PT. Grab dan driver. Dan konsep perlindungan hukum terhadap pengemudi taksi dalam pelaksanaan perjanjian transaksi online diawali dengan pembentukan badan hukum yang menjadi para driver. Penulis berharap kiranya tesis ini dapat memberikan masukan bagi akademisi dan bagi usaha jasa pelayanan aplikasi berbasis online.

**Kata Kunci:** Perlindungan hukum, driver (pengemudi), taksi online.

### **PENDAHULUAN**

Pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Indonesia pada umumnya tidak dapat dipisahkan dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Perkembangan pesat di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi memunculkan inovasi-inovasi baru yang turut mempermudah para pelaku usaha dalam menjalankan bisnisnya. Salah satu jenis teknologi yang saat ini berperan besar dalam pengembangan dunia usaha adalah teknologi informasi dan komunikasi. Salah satu contoh inovasi terbaru dalam

bidang transportasi darat di Indonesia yaitu taksi *online*.<sup>1</sup>

PT. Grab Indonesia merupakan Perusahaan Berbadan Hukum Resmi di Indonesia tahun 2015, PT. Grab merupakan

<sup>1</sup>Geistiar Yoga Pratama, 2016, "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", Jurnal Masalah Hukum, Vol. 5 No. 3, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro., hlm 28.

perusahaan penyedia aplikasi transportasi, Perusahaan ini bergerak di bidang teknologi yang menghubungkan antara pengguna dengan layanan transportasi ini yaitu para pengemudi (driver).

Seiring dengan perkembangan Angkutan jalan darat berbasis online, telah banyak memunculkan berbagai permasalahan. Salah satu persoalan hukum di bidang persaingan usaha di ibukota adalah konflik antara taksi konvensional dan taksi online. Kisruh taksi online berpangkal pada tuduhan bahwa kehadiran mereka dianggap illegal, karena tidak memenuhi aturan penyelenggaraan transportasi umum. Hal paling mendasar, pada awalnya taksi online tidak berbadan hukum Indonesia, tidak memiliki izin usaha angkutan umum, serta tidak adanya kewajiban melakukan uji kelayakan kir (KIR). Dampaknya mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tarif yang lebih murah. Hal inilah bisa menggeserkan pasar taksi konvensional.<sup>2</sup>

Mengatasi permasalahan tersebut maka pemerintah telah membuat aturan tentang pelaksanaan transportasi darat berbasis *online*. Pengaturan tentang pelaksanaan Perjanjian Transportasi Jalan Online, telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permen) Republik Indonesia Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dengan penggunaan Aplikasi berbasis Teknologi Informasi.

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) ini efektif berlaku mulai 1 November 2017 agar tidak terjadi kekosongan hukum. Adanya peraturan ini juga merupakan upaya Kementerian

---

<sup>2</sup>Melisa Saitri, 2016, "*Tinjauan Hukum Persaingan Usaha terhadap onlik antara taksi konvensional dan taksi online.*", *Kompas*, 18 Januari 2018, hlm 9

Perhubungan untuk mengakomodasi kepentingan semua pihak dan mengutamakan kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa. Dapat disimpulkan bahwa keberadaan taksi online diharapkan dapat mewujudkan pelayanan angkutan orang yang menciptakan rasa aman, nyaman, tertib dan lancar bagi masyarakat yang dilandasi kepastian hukum, mendorong pertumbuhan ekonomi yang dilandasi demokrasi ekonomi, serta terwujudnya perlindungan hukum khususnya bagi pengguna angkutan jalan raya.<sup>3</sup>

Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi *online* setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya seperti (Driver Grab Car), hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan angkutan jalan darat berbasis *online* dengan pengguna jasa, serta hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan Pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang berlaku. Penyelesaian atas kontroversi di dalam masyarakat, termasuk kontroversi di seputar transportasi online wajib diselesaikan sesuai dengan hukum yang berlaku.<sup>4</sup>Permehub Nomor 108 tahun 2017 tersebut dalam pelaksanaan belum berjalan optimal, disamping Permen tersebut masih baru, juga kemungkinan Permen tersebut tidak mencantumkan secara detil hak dan kewajiban masing-masing pihak yang

---

<sup>3</sup>Satjipto Raharjo, 2000 *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 53

<sup>4</sup>Bobsusanto. 2016. *Pengertian Pelayanan transportasi online* menurut para ahli lengkap. <http://www.spengetahuan.com/2016/10/pengertian-pelayanan-menurut-para-ahli-lengkap.html> diakses pada Tanggal 10-09-2017, Pukul : 20:00 WIB

bermitra yaitu PT. Grab sebagai penyelenggara angkutan dan pengemudi sebagai pelaksana operasional pengangkutan orang.

Posisi pihak *Driver* /Pengemudi sebenarnya dari segi ekonomi menguntungkan karena mendapatkan lapangan pekerjaan gaji dan bonus yang diberikan pihak Grab. Namun jika dilihat dari segi perlindungan hukum belum maksimal karena pengemudi dengan pihak PT. Grab adalah mitra.

Pengemudi taksi sebenarnya belum mendapatkan perlindungan maksimal Kehadirakarena pengemudi dan PT. Grab hanya sebatas perjanjian mitra prinsipnya menekankan pada hubungan kerja saling menguntungkan dan dilaksanakan dengan itikad baik.<sup>5</sup> Salah satu resiko yang dihadapi oleh para pengemudi adalah Adanya protes, demo dan sweeping dari pelaku transportasi regular. Protes dan demo ini muncul karena angkutan jalan darat berbasis online dianggap sebagai ancaman bagi pelaku usaha transportasi regular yang tidak berbasis online.

Berdasarkan alasan tersebut peneliti tertarik melaksanakan penelitian tentang “Perlindungan Hukum Terhadap PengemudiTaksi Berbasis Online pada PT. Grab Indonesia”.Melalui p<sup>1</sup>elitian ini diharapkan dapat diketahui: Legalitas dan konstruksi hukum ( status, kedudukan, hak, dan kewajiban) yaitu PT. Grab sebagai penyelenggara pengangkutan dan pengemudi sebagai pelaksana operasional pengangkutan orang, perjanjian pengangkutan jalan darat berbasis online apakah telah menyediakan perlindungan hukum dan bagaimanakah seharusnya

konsep perlindungan hukum <sup>1</sup>hadap *driver* taksi berbasis online di masa akan datang.

## **METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normative yang bertujuan untuk menghasilkan argumentasi, dan teori. Teknik analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk memperoleh pengertian keterkaitan badan hukum dengan yang lainnya sehingga dasar hukum yang digunakan adalah Kitab undang – undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan pelaksanaan teknis operasional didasarkan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017, pengaturan hukum belum memberikan perlindungan hukum terhadap driver karena aturan yang belum secara spesifik mengatur hubungan antara penyedia aplikasi seperti PT. Grab dan driver.

Konsep perlindungan hukum terhadap pengemudi taksi dalam pelaksanaan perjanjian transaksi online diawali dengan pembentukan badan hukum yang menjadi para driver. Penulis berharap kiranya tesis ini dapat memberikan masukan bagi akademisi dan bagi usaha jasa pelayanan aplikasi berbasis online.

## **PEMBAHASAN**

### **Legalitas dan Konsruksi hukum dalam perjanjian pengangkutan jalan berbaisi online PT. Grab Indonesia**

PT. Grab Taxi Indonesia hadir di Indonesia pada tanggal 7 Juni 2014.PT. Grab yang merupakan perusahaan berbadan hukum resmi di Indonesia seringkali disebut Grab Taxi Indonesia (Perusahaan No. 09.05.1.58.83411) bekerjasama dengan PT. Solusi Pengangkutan Indonesia (Perusahaan No. 09.05.1.62.87469) dalam melaksanakan bisnis transportasi yang disebut disebut sebagai “Grab”.

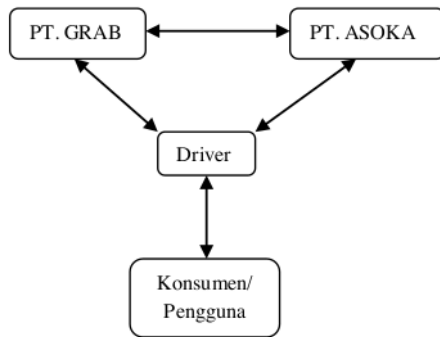
Dalam melaksanakan operasional bisnis transportasi online, PT. Grab bekerjasama

<sup>5</sup> Nurhidayatulloh, N., Febrian, F., Romsan, A., Ihanan, A., Sardi, M., & Zuhro, F. (2018). Forsaking Equality: Examine Indonesia's State Responsibility On Polygamy To The Marriage Rights In CEDAW. *Jurnal Dinamika Hukum*, 18(2), 182-193.

dengan mitranya yaitu para driver sebagai penyedia sekaligus pelaksana operasional pengangkutan. Dengan adanya hubungan ini maka tentu ada hubungan hukum antara PT. Grab dengan para mitranya.

Aturan hukum tentang pengangkutan jalan berbasis online bisa dilihat dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 Pasal 63 ayat (1) “untuk meningkatkan kemudahan pemesanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Penggunaan aplikasi berbasis online dapat dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi di bidang angkutan jalan.<sup>6</sup>

**Bagan 1. Hubungan antara PT. Grab, PT. Asoka, Driver, dan Konsumen/pengguna pada angkutan online**



**Keterangan:**

Secara Yuridis dalam pelaksanaan perjanjian transportasi online terdapat Tiga pihak yang terlibat, yaitu PT. Grab, PT. Asoka, dan Driver, Konsumen hanya menikmati kemudahan pelayanan transportasi *online*, dengan peran, hak dan kewajiban masing-masing sebagai berikut:

1. Hubungan PT. Grab dan PT. Asoka. PT. Grab bentuk kerja sama antara lembaga

yang masing – masing berdiri sendiri. PT Grab berperan sebagai operator yang berperan sebagai penyedia aplikasi, sedangkan PT. Asoka yang merupakan perusahaan angkutan sewa khusus berperan dalam penyediaan sarana transportasi (mobil).

2. Hubungan PT. Grab dengan driver adalah sebagai mitra
3. Hubungan PT. Asoka dan Driver. Adalah karyawan Inventaris unit usaha perusahaan karena STNK mobil milik driver pribadi diganti atas nama PT. Asoka yang merupakan Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017 Pasal 48 yang menyatakan “surat perjanjian antara pemilik kendaraan harus atas nama PT. dalam hal ini memenuhi ketentuan Undang – undang No. 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Umum.
4. Hubungan Driver dan Kosumen/pengguna. Driver sebagai pelaksana jasa angkutan berperan sebagai pengemudi yang mengangkut konsumen/pengguna atau yang dikenal dengan penumpang.

Dilihat sifat kerja sama PT. Grab dan Pengemudi angkutan online, hubungan antara PT. Grab sebagai penyedia jasa dan pengemudi sebagai pemilik kendaraan sekaligus pelaksanaan operasional maka hubungan antara kedua pihak adalah hubungan kemitraan.<sup>7</sup> Oleh karena itu, perlindungan hukum terhadap driver bukanlah perlindungan bagi pekerja seperti halnya perjanjian kerja, melainkan perlindungan sebagai pihak dalam sebuah perjanjian kemitraan. Hubungan antara PT. Grab dan para driver yang bersifat kemitraan menyebabkan Undang – undang No. 13 Tahun 2006 Tidak Bisa Dijadikan Landasan Hukum. Kedua pihak terikat dengan perjanjian biasa, dalam hal ini kembali dan tunduk pada aturan – aturan Kitab Undang –

<sup>6</sup>Transkripsi Hasil Wawancara dengan Junaidi sebagai Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Palembang, Selasa, 29 Maret 2018

<sup>7</sup>Transkripsi Hasil Wawancara dengan Ari sebagai driver Grab Palembang, Senin 28 Maret 2018

Undang Hukum Perdata (KUHPer) bagian Perjanjian. Namun demikian apabila perjanjian itu melibatkan beberapa negara, maka juga harus melibatkan perjanjian internasional antar negara.<sup>8</sup>

Banyak perbedaan hubungan hukum melakukan pekerjaan berdasarkan kemitraan dengan perjanjian kerja. Misalnya, dari sisi tanggung jawab di antara kedua hubungan tersebut. Jika dalam hubungan hukum pekerjaan berdasarkan kemitraan tanggung jawab ada pada diri pribadi seperti<sup>9</sup>:

1. Grab tidak mengganti ataupun menanggung biaya penggantian Ban Bocor
2. Grab tidak mengganti ataupun menanggung biaya service dan biaya penggantian spare part
3. Grab tidak mengganti ataupun menanggung biaya penggantian Ban
4. Bila Mitra Pengemudi Grab sakit atau mengalami kecelakaan Pengemudi harus mengeluarkan biaya sendiri untuk menanggung beban dan biaya rumah sakitnya.

Inilah contoh hubungan hukum pekerjaan kemitraan, Pengemudi Grab hanyalah mitra, kerja hal – hal tersebut diatas menjadi tanggungan Pribadi, bukan Perusahaan (PT. Grab Indonesia), dikarenakan bukan menjadi alat produksi perusahaan, sebaliknya, jika hubungan hukum pekerjaan berdasarkan perjanjian kerja, tanggung jawab rusaknya motor / mobil tersebut berada pada perusahaan.

Perusahaan ini adalah perusahaan teknologi yang tidak memberikan layanan pengangkutan dan bukan penyedia pengangkutan / transportasi. Pihak ketiga

<sup>8</sup> Nurhidayatulloh, S. (2011). *Implikasi Acfta Agreement Terhadap Perjanjian Perdagangan Yang Melibatkan Asean* (Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada).

<sup>9</sup>Patogbesi, “Sebatas Mana Perjanjian Yang dilakukan Pengemudi PT. Grab Indonesia, dalam <https://www.grab.com/id/terms>. Diakses hari Jumat Tanggal 9 Mei 2018 Pukul 11:00 WIB

selaku penyedia angkutan/ transportasi bebas untuk menawarkan layanan angkutan untuk pengemudi, sebaliknya pengemudi juga bebas untuk menerima tawaran atas layanan pengangkutan / transportasi tersebut atau tidak. Layanan yang diberikan perusahaan adalah menghubungkan pengemudi dengan penyedia pengangkutan/transportasi tersebut. Akan tetapi layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan pelayanan pengangkutan / transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia pengangkutan / transportasi. Perusahaan “PT Grab” tidak bertanggung jawab pada kelalaian atau tindakan apapun dari pihak ketiga penyedia pengangkutan / transportasi yang diberikan kepada anda.

Namun tidak bertanggung jawab atas semua resiko yang timbul dari kegiatan transportasi online, PT. Grab tetap memiliki kode dalam proses transportasi online. Kode Etik ini disusun sebagai panduan untuk membantu Mitra dalam memberikan pelayanan kepada para penumpang. Kode etik tersebut adalah:

1. Memberikan pelayanan terbaik.
2. Meningkatkan kepercayaan semua pihak
3. Melindungi dari tindakan kecurangan yang merugikan Mitra, Penumpang, Kepentingan umum dan Grab.

**Tabel 1. Kode etik driver pada pelaksanaan perjanjian angkutan online**

No	Pelanggaran	Sanksi
<b>Kebersihan Pengemudi dan Kendaraan</b>		
1	Tidak berpenampilan sopan atau tidak bersih	Rp. 300.000
2	Kendaraan yang digunakan dalam keadaan kotor	Rp. 300.000
3	Merokok di kendaraan pada saat membawa penumpang	Rp. 300.000
<b>Komitmen Mitra</b>		
4	Melakukan pembatalan terhadap pesanan yang menggunakan Corporate Booking (Grab for Work)	Rp. 500.000
5	mengancam / mengintimidasikan pihak manapun	Rp. 500.000

6	Memiliki aplikasi kompetitor	Rp. 300.000
7	Menggunakan Aplikasi Grab yang berasal dari sumber yang tidak resmi / menggunakan aplikasi lain yang bisa mengganggu Aplikasi Grab	Rp.1.000.000
8	Menggunakan perangkat yang diubah tingkat keamanan dasarnya (contoh : Android Root / ios Jailbreak)	Rp.1.000.000
9	Menyebarkan data dan identitas penumpang melalui cara dan media apapun (contoh : online / cetak)	Dikeluarkan
10	Mencurangi / memanipulasi system Grab milik sendiri / orang lain untuk alasan apapun, termasuk untuk mendapatkan bonus / insentif	Dikeluarkan
<b>Kualitas Layanan</b>		
11	Standar layanan di bawah rata – rata (contoh : rating, penerimaan dan pembatalan)	Rp. 500.000
12	Mitra tidak menghubungi / tidak merespon / tidak dapat dihubungi penumpang	Rp. 300.000
13	Mitra meminta / membatalkan pesanan tanpa konfirmasi kepada Penumpang tanpa alasan jelas dan kuat	Rp. 300.000
14	Mengambil pesanan / booking yang akan membutuhkan waktu lebih dari 30 menit menuju tempat penjemputan / akan terlambat lebih dari 30 menit tanpa pemberitahuan kepada penumpang	Rp. 300.000
15	Menekan “Mulai” sebelum waktunya	Rp. 300.000
16	Mitra melakukan tindakan di luar norma kesopanan, termasuk dengan maksud mengintimidasi / melecehkan secara rasis / secara seksual pada saat melakukan perjalanan bersama Penumpang, maupun setelah perjalanan	Dikeluarkan
<b>Keamanan</b>		
17	Perbedaan plat nomor kendaraan yang digunakan dengan yang tampil pada aplikasi	Rp. 500.000
18	Perbedaan identitas Mitra	Dikeluarkan

	dengan identitas pengemudi yang tampil pada aplikasi	
19	Menyebabkan penumpang cedera karena kelalaian atau perilaku yang disengaja (contoh : secara sengaja rem mendadak, menjalankan kendaraan sebelum penumpang naik atau turun dari kendaraan)	Dikeluarkan
20	Mengemudi dalam pengaruh alcohol	dikeluarkan
21	Melanggar peraturan lalu lintas atau ketertiban umum	dikeluarkan
<b>Kecurangan</b>		
22	Menerima / menekan tombol selesai tanpa menjemput penumpang / mengambil pesanan	Rp. 500.000
23	Membatalkan pesanan mematikan aplikasi Grab namun tetap mengantar penumpang / pesanan	Rp. 500.000
24	Tidak memberikan / menyalahgunakan potongan harga untuk penumpang yang menggunakan kode promo	Rp. 500.000
25	Meminta penambahan bayaran di luar tarif yang tertera / ditentukan dari Aplikasi Grab tanpa persetujuan penumpang	Rp. 500.000
26	Mengambil pesanan yang tidak sesuai dengan yang tertera di Aplikasi Grab (contoh: pesanan dengan alamat yang tidak sesuai)	Rp. 500.000
27	Bertikai / bertengkar dengan Mitra / pengemudi lain didepan penumpang / ditempat umum	Rp. 500.000
28	Tidak menginformasikan 21 hari sebelumnya kepada pihak Grab bahwa SIM dan KTP akan segera berakhir masa berlakunya / hilang	Rp. 500.000
29	Memiliki penumpang / pesanan langganan	Rp. 500.000
30	Melakukan pemesanan sendiri dan menyelesaikan pesanan sendiri	Rp. 500.000
31	Membuat akun penumpang untuk keperluan pemesanan baik dikerjakan sendiri / oleh Mitra Grab lain	Rp. 500.000
32	Memprovokasi Mitra lain untuk melakukan kegiatan yang dapat merugikan pihak lain, termasuk Grab (contoh :	Dikeluarkan



	Anarkis, Perusakan (2) silitas, Razia)	
33	Melakukan jual beli akun Grab	dikeluarkan (2)
34	Mengambil / menahan / merusak secara sengaja hak milik penumpang, baik yang tertinggal / ditiptkan ke Mitra	Dikeluarkan
35	Penumpang mengeluhkan / mengadu ke pihak berwajib (contoh : polisi)	Dikeluarkan
36	Menyebarkan informasi / berita yang tidak benar sehingga menimbulkan keresahan bagi Mitra lain melalui cara apapun termasuk media online, cetak	Dikeluarkan
37	Melakukan tindak pidana terhadap siapapun	Dikeluarkan

Berdasarkan Setiap bentuk pelanggaran, Mitra akan mendapatkan peringatan dan saksi berupa denda dengan nominal sesuai dengan yang tertera pada kolom sanksi di atas. Apabila Mitra melakukan pelanggaran yang sama, Grab berhak memutus kemitraan secara sepihak. Pemutusan ini disebabkan para driver menyetujui semua perjanjian dengan membuat pernyataan:

1. Sepenuhnya memahami semua klausul dalam perjanjian sebagaimana disebutkan di dalam web resmi Grab Indonesia seperti tabel diatas
2. Bertanggung jawab untuk setiap kewajiban dan segala pencemaran nama baik yang diakibatkan oleh operasi kendaraan bermotor/kendaraan penumpang dan /atau taksi/ layanan pengiriman penumpang, namun tidak terbatas pada cedera individu, kematian, dan kerusakan properti.
3. Bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Grab jika pengemudi ditemukan melanggar tiap klausul apapun dalam Kode Etik Pengemudi.
4. Diingatkan untuk secara teratur meninjau “Syarat dan Ketentuan Layanan untuk Pengemudi”.

Berdasarkan hasil penelitian diatas maka dapat disimpulkan bahwa bentuk – bentuk dan sanksi sudah tertera dalam kode etik

driver yang harus diperhatikan pada pelaksanaan perjanjian angkutan berbasis online. Dan driver harus siap menerima konsekuensi dari pihak PT. Grab.

Tanggung Jawab Para Pihak:

#### A. Tanggung Jawab Grab

1. Grab akan memberikan Layanan GfB ( Grab- For-Business) kepada Klien dan dapat di ubah setiap saat dengan kesepakatan bersama oleh para pihak yang dibuat secara tertulis. Grab harus menerbitkan Faktur dan Laporan Bulanan mengenai penggunaan Layanan Aplikasi oleh Karyawan Klien yang terdiri dari Penggunaan Layanan oleh Karyawan Klien,
2. Grab akan bertanggung jawab dalam menjaga kerahasiaan Data Pribadi Karyawan Klien yang diberikan kepada Grab berdasarkan standar industrinya.
3. Grab akan memberikan Klien dukungan teknis dan layanan pelanggan mengenai masalah apapun terkait dengan Grab Aplikasi yang mungkin dibutuhkan Klien dari waktu ke waktu.

#### B. Tanggung Jawab Klien seperti PT. Asoka Puri Kreasi (Perdagangan umum dan transportasi) :

1. Mendapatkan, memperbarui dan memelihara rincian atas karyawan – karyawan Klien yang akan dilengkapi dan diberikan kepada Grab dari waktu ke waktu sesuai kebutuhan.
2. Mendapatkan, memperbarui dan memelihara semua lisensi, pengecualian, izin, persetujuan dan otoritas yang diperlukan untuk hal tersebut, namun tidak terbatas pada persetujuan yang diminta dari karyawan klien untuk mengizinkan pengungkapan data pribadi kepada Grab dan rekan bisnisnya.



3. Memastikan kepatuhan penuh terhadap semua undang – undang, peraturan dan persyaratan lainnya baik tertulis atau tidak.
  4. Klien harus memastikan bahwa akses ke kode Perusahaan dibatasi hanya untuk karyawan klien dan klien harus menerapkan, dan menerapkan tindakan dan pengendalian yang wajar untuk memastikan bahwa hanya karyawan klien yang dapat mengakses dan menggunakan layanan GfB and/ or Kode Perusahaan.
  5. Klien setuju bahwa sebagai perusahaan teknologi, Grab menawarkan sebuah metode kepada karyawan klien untuk meminta layanan GfB melalui Grab Aplikasi. Klien setuju bahwa semua syarat dan ketentuan pada Grab Aplikasi berlaku kepada klien.
  6. Klien menjamin dan memastikan bahwa karyawan klien mematuhi persyaratan penggunaan penumpang dan menyetujui kebijakan privasi.
  7. Untuk menghindari keraguan, Grab tidak bertanggung jawab jika ada karyawan klien yang sudah tidak bekerja dengan klien terus menggunakan layanan GfB, dan terlepas dan terjadinya kejadian tersebut, klien harus menghormati tagihan yang diterbitkan oleh Grab.
- C. Pihak Pengemudi / *driver*
- Pengemudi adalah pihak ketiga independen penyedia layanan yang telah meng-instal Aplikasi Grab pada perangkat selulernya dan telah melaksanakan proses registrasi untuk membuat akun Grab, dan diberi wewenang serta disetujui oleh Grab dan atau Afiliasinya untuk menyediakan layanan Grab-For-Business. Klien yang melaksanakan standar syarat dan ketentuan ini, dan

menerima syarat dan ketentuan dalam perjanjian ini, setuju dan mengakui Grab adalah mitra pengangkutan / transportasi pilihannya. Klien selanjutnya, dengan ini setuju untuk tidak menandatangani perjanjian atau perjanjian serupa dengan entitas lain yang menjalankan bisnis serupa di Indonesia selain Grab atau Afiliasinya selama berlakunya masa standar syarat dan ketentuan ini, tanpa harus memberikan pemberitahuan tertulis kepada Grab.

Menurut Aldo Terkait hal ini Grab menggunakan system sewa mobil, Peraturannya dengan menggunakan sewa mobil atau sewa kendaraan, karena yang selama ini disebut taksi online adalah kendaraan yang berplat hitam, tidak memakai argometer, dan tidak memiliki identitas khusus. Untuk mengakomodir jenis angkutan seperti ini Peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 dibuatlah nomenklatur angkutan sewa khusus atau bisa juga disebut angkutan sewa online. Artinya secara hukum pemerintah mengakui keberadaan angkutan yang berbasis aplikasi tersebut. Grab tidak memberlakukan sistem agro, tapi tarif di depan. Sejumlah aturan yang diberlakukan pemerintah untuk perusahaan internasional yang berdiri di Indonesia juga sudah diterapkan, ada beberapa persyaratan seperti badan hukum, pembayaran pajak, dan pusat pelayanan konsumen, itu semua sudah terlaksanakan.<sup>10</sup>

Namun di Lapangan Menurut Faisal<sup>11</sup> sebagai driver Grab, ini tidak dilaksanakan karena sangat tidak wajar mobil driver pribadi diganti atas nama PT, karena

<sup>10</sup>Transkripsi Hasil Wawancara dengan Aldo sebagai Staf Marketing PT. Grab Indonesia, Palembang, Senin 28 Maret 2018

<sup>11</sup>Transkripsi Hasil Wawancara dengan Faisal driver PT. Grab Kota Palembang, Hari Jumat. Pukul 09:00 WIB

memberatkan pihak driver untuk menjalankannya. Walaupun sebagai payung hukum, jadi awal bulan April tahun 2017, peraturan ini langsung dicabut oleh Menteri Perhubungan. Menteri Perhubungan untuk sementara Peraturan Menteri No. 108 tahun 2017 Pasal 48 Pasal 48 yang menyatakan “surat perjanjian antara pemilik kendaraan harus atas nama PT. dalam hal ini memenuhi ketentuan Undang – undang No. 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Umum. Di hapuskan dan akan direvisi.

Jadi untuk sekarang pihak - pihak yang terlibat dalam angkutan berbasis online yaitu ada dua Pihak PT. Grab dan Driver, PT. Grab merupakan perusahaan di bidang jasa aplikasi dan driver hanya mitra dari PT. Grab itu sendiri. Dan status PT. Asoka dengan driver Grab sudah tidak terlibat lagi dalam kerjasama sebagai karyawan angkutan sewa khusus ini.<sup>12</sup>

Menurut Andika Wijaya<sup>13</sup>, kemitraan secara yuridis bisa ditemukan dalam undang – undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 2008 mendefinisikan atas perjanjian kemitraan sebagai suatu persetujuan yang dibuat oleh dua pihak atau lebih, berisi klausul – klausul yang dibuat berdasarkan prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan para pihak. Ketentuan umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 jo dan Pasal 1320 KUH Perdata, sedangkan ketentuan khusus bisa merujuk pada ketentuan p[ersekutuan perdalam dalam pasal 1618 KUH Perdata sampai Pasal 1641 perdata, yakni hubungan antara mitra satu dengan mitra lainnya dengan memasukan modal sebagai “seserahan *inbreg*.”

---

<sup>12</sup>Budi Karya Sumadi, “Menteri Perhubungan Indonesia”, dalam pelaksanaan revisi Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017, dalam <http://www.taksi-online.co.id>, diakses Tanggal 20 Mei 2018, hari Jumat, Pukul 20 :00 WIB

<sup>13</sup>Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta

## 1 Status, Kedudukan, Hak dan Kewajiban PT. Grab Indonesia

Status dan kedudukan PT. Grab merupakan salah satu perusahaan penyedia aplikasi yang bergerak dalam angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek Sebagai salah satu perusahaan penyedia aplikasi maka PT. Grab telah menjalin kemitraan atau melakukan kerjasama dengan pihak lainnya. Adanya kemitraan tersebut menimbulkan hak dan kewajiban terkait dengan operasional pengangkutan termasuk masalah keselamatan pengemudi Grab.<sup>14</sup>

Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan jasa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi. Menurut Peraturan Menteri perhubungan No. 108 Tahun 2017 Pasal 78 menjelaskan “Perusahaan Aplikasi di bidang angkutan darat yang melakukan pelanggaran, dikenai sanksi administrasi oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang komunikasi dan informatika.<sup>15</sup>

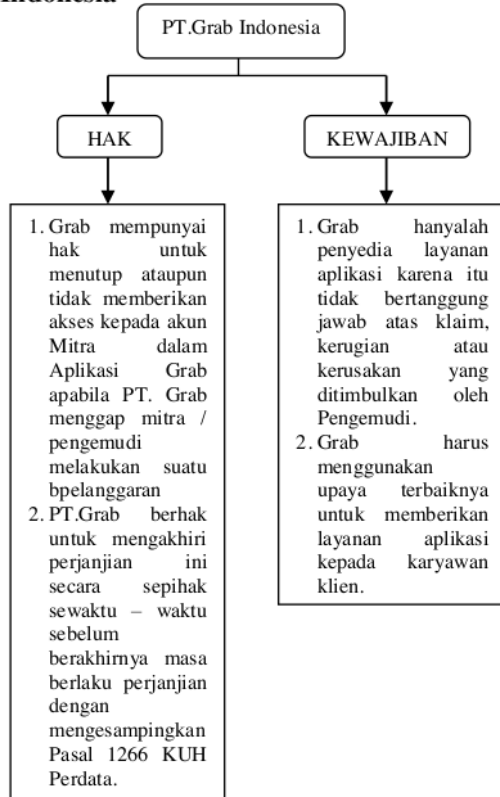
---

<sup>14</sup>Transkripsi Hasil Wawancara dengan Muhammad Taufik sebagai staff PT. Grab Indonesia, Palembang, Senin 28 Maret 2018

<sup>15</sup>*Sriwijaya Post*, 2018, “Angkutan Darat berbasis aplikasi”, Berita, 20 April

telah menginstal aplikasi Grab pada perangkat cellulernya dan telah melaksanakan proses registrasi untuk membuat akun Grab, dan diberi wewenang serta disetujui oleh Grab.

**Bagan 2. Hak dan Kewajiban PT. Grab Indonesia**

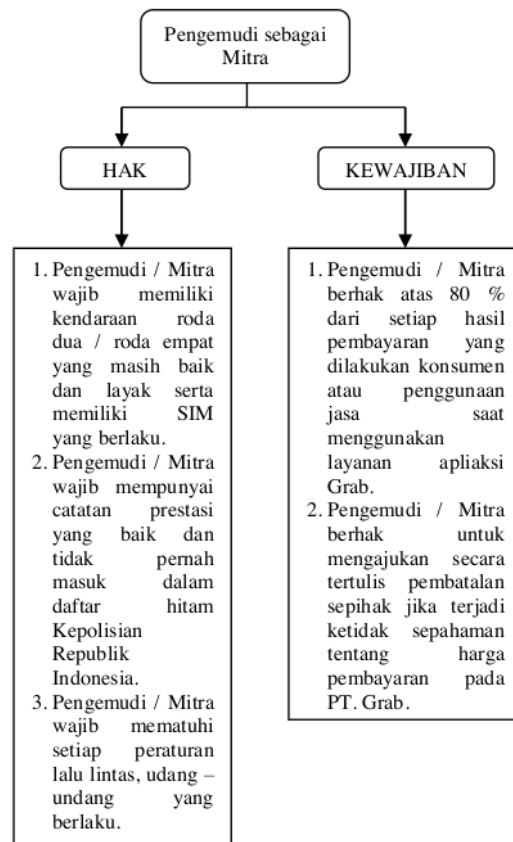


Bisa disimpulkan dari bagan diatas bahwa PT. Grab sebagai pelaku usaha hanya menyediakan aplikasi dan tidak memberikan **jaminan** terhadap pengemudi.

Status, kedudukan, hak, dan kewajiban **driver PT. Grab**

Status dan kedudukan driver adalah pihak ketiga independen penyedia layanan yang

**Bagan 3. Kewajiban dan Hak Pengemudi/ Mitra PT. Grab**



Berdasarkan hak dan kewajiban yang dimiliki para driver dari bagan diatas, bisa disimpulkan bahwa dalam hubungan kemitraan ini posisi hukum para driver masih lemah. Pemerintah terkesan lebih memproteksi para aplikator atau pengusaha

seperti PT. Grab karena alasannya penyerapan tenaga kerja tanpa memberikan perlindungan tarif dan kesejahteraan bagi para pengemudi. Dengan adanya berbagai peraturan perundang – undangan maka sebagai PT. Grab sebagai penyedia aplikasi sebagai pemilik sekaligus pelaksana pengangkutan dan driver memiliki hak, dan kewajiban dan tanggung jawab masing-masing.

Hubungan kemitraan ini terjadi karena dalam hubungan tersebut antara PT. Grab dan driver tidak memiliki unsur pekerjaan, upah dan perintah melainkan kesetaraan antara para pihak dalam hubungan kemitraan tersebut.<sup>16</sup>

Status, Kedudukan, dan Kewajiban PT. Asoka

Status dan kedudukan PT. Asoka pada Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017, adalah perusahaan yang menyediakan operasi angkutan sewa khusus. Kewajiban PT. Asoka Puri Kreasi:

1. Memberikan upah terhadap driver senilai 20% dari hasil driver menarik setoran.
2. Memberikan jaminan terhadap driver seperti bengkel khusus apabila terjadi kerusakan terhadap mobil driver.
3. Memberikan perlindungan hukum seperti Asosiasi terhadap driver.<sup>17</sup>

### **Konsep Perlindungan Hukum Refresif dan Penormannya dalam Perundang – Undangan dan Perjanjian Kemitraan terhadap Pengemudi**

Dalam perjanjian kerjasama kemitraan pada PT. Grab, kemitraan yang dimaksud adalah kawan kerja, rekan dimana memiliki hubungan atau jalinan kerja sama sebagai

---

<sup>16</sup>Bimo Prasetio, dalam <http://strategihukum.net/peran-pemerintah-dalam-mengatur-bisnis-jasa-berbasis-teknologi-aplikasi>, diakses hari Rabu tanggal 20 Mei 2018 Pukul 08:00 WIB

<sup>17</sup>Transkripsi Hasil Wawancara terhadap David sebagai driver PT. Grab Kota Palembang, Hari Rabu, Pukul 14: 00 WIB

mitra. Oleh karena itu, kemitraan dapat berlangsung antara semua pelaku perekonomian baik dalam arti permodalan antara semua pelaku atau kepemilikan usaha, yaitu Badan usaha milik negara atau Badan usaha milik swasta baik meliputi usaha besar, usaha menengah , usaha kecil dan usaha mikro.

Keberadaan taksi online telah diakomodasi melalui Pasal 151 huruf b undang – undang Lalu Lintas Angkutan jalan yang mengatur angkutan orang dengan tujuan tertentu. Ketentuan ini diatur lebih lanjut melalui Pasal 41 sampai Pasal 46 Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan terkait angkutan sewa khusus, meliputi plat nomor hitam, pemesanan berbasis teknologi. Ini juga diatur secara khusus dalam Pasal 26 dan Pasal 29 Peraturan Menteri perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dalam angkutan umum tidak dalam trayek. Walaupun tidak secara eksplisit diatur dalam Undang – Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan taksi berbasis online sesungguhnya telah diakomodasi undang – undang *a quo*. Bila suatu saat taksi berbasis online diatur secara eksplisit dapat dilakukan revisi Undang - undang Lalu Lintas Angkutan jalan yang menjadi kewenangan DPR dan Pemerintah.<sup>18</sup>

Berdasarkan kesimpulan diatas, bahwa driver seharusnya memperoleh perhatian khusus pada saat melakukan pekerjaan. Perusahaan sebagai pihak yang memperkerjakan driver haruslah memenuhi syarat – syarat tersebut dan tentu harus bertanggung jawab apabila ada hal yang tidak diinginkan terjadi pada pekerjaannya.

Adapun poin – poin penting angkutan sewa khusus Revisi Permenhub :

1. Wilayah operasi angkutan sewa khusus

---

<sup>18</sup>Ahmad, 2017, "Tidak ada problem legalitas dalam aktivitas taksi online", artikel, Kompas, Harian Umum, 19 Mei 2017

2. STNK atas nama badan hukum
3. Pengaturan kuota untuk angkutan sewa khusus
4. Mengenai domisili angkutan sewa khusus
5. Persyaratan perizinan
6. Persyaratan administrasi sertifikat registrasi
7. Pengaturan terhadap peran aplikator

Akan tetapi jika dilihat dari aspek kebutuhan masyarakat sekarang ini kehadiran jasa angkutan online sangat membantu berbagai aktivitas. Kebutuhan masyarakat akan angkutan yang mudah dan efisien seperti ini dilatarbelakangi masih belum maksimalnya pelayanan angkutan umum yang diberikan oleh pemerintah. Pemerintah belum mampu secara maksimal merealisasikan amanat Pasal 138 dan Pasal 139 Undang – undang Lalu lintas dan Angkutan jalan yang mengatur tentang kewajiban pemerintah untuk menyediakan angkutan umum yang aman, nyaman, selamat, dan terjangkau. Masih sering terjadi berbagai insiden kecelakaan baik angkutan umum darat, laut dan udara.<sup>19</sup>

Banyak protes yang dilakukan oleh para driver angkutan online terhadap perusahaan penyedia aplikasi menunjukkan bahwa ada yang tidak beres terkait dengan pola kemitraan yang dibangun perusahaan penyedia aplikasi dan para driver. Ketidakterbacaan ini bersumber dari pertumbuhan dan perkembangan angkutan online yang tidak didukung dengan aturan hukum yang memadai.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab tersebut di atas, maka dapat disimpulkan:

1. Legalitas / konstruksi hukum angkutan jalan belum memberikan perlindungan

<sup>19</sup>Debby Tri Sebbiana, 2017, “Analisis perjanjian kerjasama kemitraan PT. Gojek dengan driver. Artikel, Kompas : Harian Umum, 18 Mei 2018

terhadap driver online karena calon driver akan diminta perjanjian baku yang dibuat oleh penyedia aplikasi, artinya pengemudi tidak mempunyai hak atau suara yang ingin disampaikan karena kesepakatan antara aplikasi dengan driver bersifat keterpaksaan. Dengan ini pentingnya regulasi yang tanggap dengan cara kerja di era digital, agar lebih fokus pada hak – hak pengemudi sebagai pekerja.

2. Konsep perlindungan hukum terhadap pengemudi taksi dalam Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017 belum menerapkan Asas dan Norma Hukum dan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tidak berlaku dalam taksi berbasis online dalam pelaksanaan angkutan jalan berbasis online dimasa yang akan datang, maka adapun Asas - Asas dan norma – norma hukum yang ditawarkan yaitu :

a. Asas Keadilan, dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.

Artinya, untuk PT, Grab sebagai pelaku usaha penyedia aplikasi seharusnya bisa memberikan perlindungan hukum terhadap Pengemudi sebagai mitra Grab,

- b. Asas Keselamatan dan Keamanan, dimaksudkan untuk memberikan jaminan atau keamanan dan keselamatan konsumen dalam penggunaan dengan regulasi yang baik, standarisasi, serta optimaslisasi lembaga – lembaga pengawas.

Artinya dengan regulasi yang ada tidak hanya konsumen yang diberikan keselamatan pada saat menggunakan dan memakai jasa PT.



Grab, Pengemudi pun demikian dapat diberikan jaminan atau kompensasi apabila terjadi kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Raharjo, Satjipto. 2000. *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Wijaya, Andika. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Penerbit: Sinar Grafika, Jakarta.

### Jurnal:

- Nurhidayatulloh, N., Febrian, F., Romsan, A., Yahanan, A, Sardi, M., & Zuhro, F. (2018). Forsaking Equality: Examine Indonesia's State Responsibility On Polygamy To The Marriage Rights In CEDAW. *Jurnal Dinamika Hukum*, 18(2), 182-193.
- Nurhidayatulloh, S. (2011). *Implikasi Acfta Agreement Terhadap Perjanjian Perdagangan Yang Melibatkan Asean* (Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada).
- Pratama, Geistiar Yoga. 2016. *"Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen"*. *Jurnal Masalah Hukum*, Vol. 5 No. 3, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

### Internet:

- Budi Karya Sumadi. *"Menteri Perhubungan Indonesia"*, dalam pelaksanaan revisi Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017. <http://www.taksi-online.co.id>, diakses

Tanggal 20 Mei 2018, hari Jumat, Pukul 20 :00 WIB.

Bimo Prasetio. Dalam <http://strategihukum.net/peran-pemerintah-dalam-mengatur-bisnis-jasa-berbasis-teknologi-aplikasi>, diakses hari Rabu tanggal 20 Mei 2018 Pukul 08:00 WIB.

Bobsusanto. 2016. *Pengertian Pelayanan transportasi online menurut para ahli lengkap*. <http://www.spengetahuan.com/2016/10/pengertian-pelayanan-menurut-para-ahli-lengkap.html> diakses pada Tanggal 10-09-2017, Pukul : 20:00 WIB.

Patogbesi, *"Sebatas Mana Perjanjian Yang dilakukan Pengemudi PT. Grab Indonesia"*. <https://www.grab.com/id/terms>. Diakses hari Jumat Tanggal 9 Mei 2018 Pukul 11:00 WIB.

### Koran:

- Ahmad. 2017. *"Tidak ada problem legalitas dalam aktivitas taksi online"*. artikel, Kompas, Harian Umum, 19 Mei 2017.
- Debby Tri Sebbiana. 2017. *"Analisis perjanjian kerjasama kemitraan PT. Gojek dengan driver"*. Artikel, Kompas : Harian Umum, 18 Mei 2018.
- Saitri, Melisa. 2016. *"Tinjauan Hukum Persaingan Usaha terhadap onlik antara taksi konvensional dan taksi online."* Kompas , 18 Januari 2018.
- Sriwijaya Post. 2018. *"Angkutan Darat berbasis aplikasi"*. Berita, 20 April.

### Wawancara:

- Transkripsi Hasil Wawancara dengan Ari sebagai driver Grab Palembang, Senin 28 Maret 2018.
- Transkripsi Hasil Wawancara dengan Aldo sebagai Staf Marketing PT. Grab Indonesia, Palembang, Senin 28 Maret 2018.



Transkripsi Hasil Wawancara terhadap David sebagai driver PT. Grab Kota Palembang, Hari Rabu, Pukul 14: 00 WIB.

Transkripsi Hasil Wawancara dengan Faisal driver PT. Grab Kota Palembang, Hari Jumat. Pukul 09:00 WIB.

Transkripsi Hasil Wawancara dengan Junaidi sebagai *Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan*, Palembang, Selasa, 29 Maret 2018.

Transkripsi Hasil Wawancara dengan Muhammad Taufik sebagai staff PT. Grab Indonesia, Palembang, Senin 28 Maret 2018.

# Grab Indonesia (Lex Lata Cek)

---

## ORIGINALITY REPORT

---

13%

SIMILARITY INDEX

13%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

17%

STUDENT PAPERS

---

## PRIMARY SOURCES

---

1

[garuda.kemdikbud.go.id](http://garuda.kemdikbud.go.id)

Internet Source

8%

---

2

[naikonline.com](http://naikonline.com)

Internet Source

5%

---

Exclude quotes Off

Exclude matches < 4%

Exclude bibliography Off