

Menelisik Aspek Hukum Perjanjian Kerjasama Kemitraan Ojek *Online*

Jeremy Abraham Guntur

jeremyguntur@mail.ugm.ac.id

Abstrak

Ojek *online* merupakan salah satu aspek yang terdampak kemajuan teknologi, munculnya raksasa-raksasa transportasi ojek *online* seperti Gojek dan Grab menyebabkan perubahan besar bagi hidup umat manusia. Pengemudi maupun pengguna dapat merasakan dampak positif dari kehadiran ojek *online* ini dimana para pihak dapat mendapatkan keuntungan seperti derajat hidup yang meningkat dan juga kemudahan untuk berpindah tempat karena tersedianya transportasi yang terjangkau. Namun, perusahaan ojek *online* memberlakukan perjanjian kemitraan kepada para pengemudinya menyebabkan ketidakjelasan akan hak-hak pengemudi dan pengguna aplikasi ojek *online*. Perusahaan ojek *online* terkesan kebal hukum karena tidak bisa dijerat dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan karena tidak terikat hubungan kerja. Maka dari itu, diperlukan peninjauan lebih lanjut mengenai aturan yang berlaku bagi perusahaan ojek *online*.

Kata Kunci: *Ojek Online, Gojek, Grab, Kemitraan*

Abstract

Online motorcycle taxis are one of the aspects affected by technological advances, the emergence of giant online motorcycle taxi companies such as Gojek and Grab has caused major changes in human life. Both drivers and users can feel the positive impact by presence of this online motorcycle taxi where they can get advantages such as improved standard of living and also the easier mobility due to the availability of affordable and flexible transportation. However, online motorcycle taxi companies have only imposed a partnership agreement on their drivers, causing vagueness in rights and obligations for both drivers and users of the online motorcycle taxi application. Online motorcycle taxi companies seem immune and untouchable by the law because they cannot be charged under the Law of the Republic of Indonesia Number 13 of 2013 concerning Manpower. It is resulted from the non-work relationship between the drivers and the company. Therefore, it is necessary to have a further review of the rules that apply to online motorcycle taxi companies.

Keywords: *Online Ojek, Gojek, Grab, Partnership Agreement*

A. Pendahuluan

Bisnis layaknya kehidupan manusia, untuk tetap bertahan ia harus tetap mengikuti perkembangan zaman. Jika sebuah bisnis tidak bisa mengikuti perkembangan zaman maka cepat atau lambat bisnis tersebut akan mati, tak ada yang bisa diubah melainkan harus dihadapi¹¹⁵. Salah satu kemajuan bisnis paling menghebohkan adalah di bidang transportasi. Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting bagi kehidupan umat manusia. Manusia berpindah tempat sehari-hari menggunakan transportasi. Dengan menyadari pentingnya transportasi, sudah seharusnya pemerintah menata suatu tatanan hukum nasional untuk mengatur berjalannya kegiatan transportasi. Ketersediaan jasa transportasi yang sesuai kebutuhan, efektif dan juga efisien sangat diperlukan untuk menunjang kehidupan manusia¹¹⁶.

Beberapa tahun belakangan ini, salah satu inovasi paling dibutuhkan di bidang transportasi adalah kehadiran ojek *online*. Platform raksasa seperti Gojek dan Grab bermunculan berusaha memenangkan pasar. Tim peneliti yang dipimpin oleh I Dewa Gede Karma Wisana melakukan penelitian mengenai dampak Gojek terhadap perekonomian Indonesia yang dituliskan ke dalam jurnal ilmiah kolaborasi antara Lembaga Demografi dan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menyatakan bahwa penghasilan mitra pengemudi meningkat 44% setelah bergabung dengan Gojek dan 90% pengemudi mengaku mendapat lebih banyak daripada upah minimum provinsi¹¹⁷. Jika dilihat dari sisi konsumen, hasil survei dari Alvara Research Center di Indonesia menyatakan data penggunaan aplikasi ojek *online* di Jabodetabek saja meningkat seiring waktu dari tahun 2015 hingga tahun 2018.

No	Tahun	Jumlah Konsumen	Persentase	Keterangan
1	2015	1.355.000	-	-
2	2016	3.403.000	151%	Naik
3	2017	4.341.000	28%	Naik
4	2018	5.468.000	26%	Naik

¹¹⁵ Kasali, R. (2018). *The Great Shifting: Ketika Platform Berubah, Kehidupan dan Bisnis pun Berpindah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama. Halaman 15

¹¹⁶ Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah*, 1(3), 121. Retrieved from [http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/15980/wah-apr2006-\(6\).pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/15980/wah-apr2006-(6).pdf?sequence=1&isAllowed=y)

¹¹⁷ Karma, I. G., Wisana. (2018). Dampak GO-JEK terhadap Perekonomian Indonesia. *Jurnal Ilmiah Lembaga Demografi dan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia*, 12. Retrieved July 19, 2020, from <https://ldfebui.org/wp-content/uploads/2018/03/Dampak-Gojek-Bagi-Perekonomian-Indonesia.pdf>.

Tabel 1 Jumlah Konsumen Ojek *Online* di Jabodetabek¹¹⁸

Pengguna ojek *online* seperti Gojek dan Grab yang meningkat karena didasari dengan kualitas layanan yakni Mudah Digunakan (13,9 persen), Lebih Cepat (11,2 persen), dan Aplikasi Termurah (8,8 persen)¹¹⁹. Disini membuktikan bahwa pengguna ojek *online* merasa puas menggunakan aplikasi ojek *online* ini. Namun, melihat dari perjanjian kerjasama yang ditawarkan oleh perusahaan ojek *online* seperti Gojek¹²⁰ atau Grab¹²¹, terlihat bahwa perjanjian yang dibuat adalah perjanjian kemitraan dan bukan perjanjian karyawan. Hal ini terlihat dari sebutan pihak kedua yaitu pengemudi atau *driver* dengan sebutan “Mitra”. Dibalik kesuksesan ojek *online* yang sedang naik daun, ada beberapa hal penting yang harus dikritisi dari sistem kemitraan dari perusahaan ojek *online* tersebut. Jurnal ini akan mendalami mengenai hubungan kerja dengan sistem kemitraan antara ojek *online* dengan pengemudi serta konsekuensi hukum yang ditimbulkan dari hal tersebut.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) mengatur segala jenis relasi yang dibutuhkan mengenai hubungan kerja. Pasal 1 ayat 15 UU Ketenagakerjaan mendefinisikan hubungan kerja yaitu

“Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.”¹²²

Untuk mendapatkan hubungan kerja serta hak-haknya harus berdasarkan dengan perjanjian kerja dan tidak bisa timbul dari perjanjian kemitraan saja. Definisi perjanjian kerja tersebut tercantum pada Pasal 1 ayat 14 UU Ketenagakerjaan yang berbunyi

“Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak.”¹²³ UU Ketenagakerjaan mengatur jelas apa saja yang disebut sebagai perjanjian kerja serta segala akibatnya.

¹¹⁸ Liputan 6 (2018). Survei Peningkatan Konsumen Ojek *Online* di Wilayah Jabodetabek. *Penelitian dan Pengembangan Liputan 6*. Retrieved July 20, 2020.

¹¹⁹ Ali, Hasannudin. (2018). Catatan Akhir Tahun 2018. *Alvara Moving Forward*, 18. Retrieved July 20, 2020, from <http://alvara-strategic.com/wp-content/uploads/2018/12/Catatan-Akhir-Tahun-Alvara-2018.pdf>

¹²⁰ PT Karya Anak Bangsa. (2019, December 19). KETENTUAN PENGGUNAAN APLIKASI GOJEK UNTUK MITRA. Retrieved July 19, 2020, from <https://www.gojek.com/app/driver-contract/#:~:text=Perjanjian Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek, didirikan dan beroperasi secara sah>

¹²¹ PT Solusi Transportasi Indonesia (2020, June 2). KETENTUAN LAYANAN: Transportasi, Pengiriman dan Logistik. Retrieved July 19, 2020, from <https://www.grab.com/id/terms-policies/transport-delivery-logistics/>

¹²² Pasal 1 ayat 15 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan.

¹²³ Pasal 1 ayat 14 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan.

B. Analisis

Kondisi ketidakjelasan hubungan antara penyelenggara ojek *online* dan pengemudi karena bukan merupakan perjanjian kerja karyawan biasa menyebabkan pengemudi kehilangan hak-haknya karena tidak dihitung sebagai kontrak sebagaimana dimaksud pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata¹²⁴. Berkaca dari UU Ketenagakerjaan yang telah dibahas sebelumnya, sistem kerjasama yang ditawarkan oleh pihak ojek *online* dengan pengemudi adalah kemitraan, dalam hal ini artinya adalah pengemudi tidak akan mendapatkan hak-haknya sesuai dengan UU Ketenagakerjaan. Meskipun pihak ojek *online* menyebut para pengemudi itu sebagai “mitra yang tidak dapat dipaksa” namun kondisi ini tetap saja merugikan para pengemudi karena mereka kehilangan hak-hak mereka sebagai seorang karyawan perusahaan.¹²⁵

Hak-hak yang dimiliki oleh para karyawan resmi dalam sebuah perusahaan antara lain tercantum pada UU Ketenagakerjaan yang pertama adalah upah, Pasal 1 ayat 30 UU Ketenagakerjaan menjelaskan apa itu upah

*“Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundangundangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan.”*¹²⁶

Upah yang seharusnya menjadi tanggungjawab pihak perusahaan malah menjadi tidak jelas dan hanya bergantung pada berapa jumlah penumpang yang dilayani setiap hari dan tidak ada upah pokok dari perusahaan ojek *online* tersebut¹²⁷. Hak kedua yang cukup fundamental adalah hak untuk mendapatkan pesangon atau uang pensiun ketika masa kerja berakhir. Dalam Pasal 156 ayat 1 UU Ketenagakerjaan menjelaskan mengenai pesangon yang berbunyi

¹²⁴ Sidik, Salim. (2006). *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak* (4th ed.). Jakarta: Sinar Grafika. Halaman 37.

¹²⁵ Harsyahwardhana, S., Muhaimin, & Sili, E. B. (2019). Legal Relationship between Go-Jek Drivers and PT Go-Jek Indonesia in the E-Contract Partnership. *International Journal of Scientific Research and Management*, 7(06), 33. doi:10.18535/ijstrm/v7i6.11a04

¹²⁶ Pasal 1 ayat 30 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan.

¹²⁷ Suwanto (2003). *Undang-Undang Ketenagakerjaan Indonesia*. Jakarta: Kantor Perburuhan Internasional. Halaman 55.

“Dalam hal terjadi pemutusan hubungan kerja, pengusaha diwajibkan membayar uang pesangon dan atau uang penghargaan masa kerja dan uang penggantian hak yang seharusnya diterima¹²⁸”

Dalam hal ini, mitra ojek *online* kehilangan kesempatan untuk memperoleh pesangon atau uang pension ketika terjadi pemutusan hubungan kerja baik itu secara sepihak atau dua pihak karena mereka tidak terikat dalam kontrak kerja karyawan. Selain itu, hak pemutusan hubungan kerja yang lain tercatat pada Pasal 153 UU Ketenagakerjaan yang mengatur tentang hal-hal apa saja yang tidak boleh menjadi alasan dalam pemutusan hubungan kerja seperti sakit keras sehingga tidak bisa bekerja, menikah, atau cacat tetap. Pihak ojek *online* memiliki wewenang sepenuhnya untuk melakukan pemutusan hubungan kerja secara sepihak karena tidak terikat oleh UU Ketenagakerjaan tersebut, misalnya dengan cara *suspend* akun pengemudi ojek *online* atau melakukan *banning* terhadap akun pengemudi ojek *online* tersebut¹²⁹.

Namun, permasalahan sistem kerja kemitraan tidak hanya berhenti sampai di pengemudi saja melainkan akan mempengaruhi kepada pengguna aplikasi ojek *online* tersebut juga. Pengguna layanan ojek *online* juga merasakan dampak negatif dari sistem kemitraan ini, Jika melihat dari kacamata pengguna, disini pengguna juga dapat dirugikan karena perusahaan dimana ojek *online* tersebut bernaung tidak memiliki tanggungjawab sebagai karyawan mereka¹³⁰. Dalam hal ini, pihak ojek *online* tersebut tidak bisa dikenakan *vicarious liability*. *Vicarious liability* pertama kali dicetuskan oleh Romli Atmasasmita yang merupakan pertanggungjawaban yang dibebankan kepada seseorang atas perbuatan orang lain (*the legal responsibility of one person for the wrongful acts of another*)¹³¹. Menurut Barda Nawawi Arief, *vicarious liability* adalah suatu konsep pertanggungjawaban seseorang atas kesalahan yang dilakukan orang lain, seperti tindakan yang dilakukan oleh orang yang masih berada dalam ruang lingkup pekerjaannya (*the legal responsibility of one person for wrongful acts of another, as for example, when the acts are done within scope of employment*)¹³².

¹²⁸ Pasal 156 ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan

¹²⁹ Suwanto (2003). *Undang-Undang Ketenagakerjaan Indonesia*. Halaman 55.

¹³⁰ Kamim, A. B., & Khandiq, M. R. (2019). Mitra Pengemudi Gojek dalam Jeratan Ekonomi Berbagi Melalui Platform. *Jurnal Studi Pemuda*, 8(1), 60. doi:10.22146/studipemudaugm.45240.

¹³¹ Atmasasmita, R. (2009). *Perbandingan hukum pidana kontemporer*. Jakarta: Fikahati Aneska. Halaman 93

¹³² Arief, B. N. (2008). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*. Jakarta: Kencana. Halaman 74.

Menurut Barda, dalam pelaksanaannya *vicarious liability* memiliki beberapa batasan, dimana seseorang tidak dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang dilakukan oleh orang lain apabila; (1) tidak masuk lingkup pekerjaan atau kewenangannya; (2) yang dilakukan *employee* merupakan perbuatan bantuan/ pembantuan (*aiding and abetting*); dan (3) yang dilakukan *employee* adalah percobaan tindak pidana (*attempt to commit an offence*)¹³³. Poin nomor satu diatas merupakan sebuah pengecualian dalam penerapan *vicarious liability* yang mana dimanfaatkan oleh perusahaan ojek *online* untuk kabur dari penerapan tanggungjawab ini. Perusahaan ojek *online* tidak dapat dikenakan *vicarious liability* karena pengemudi mereka hanya bersifat sebagai mitra dan bukan karyawan perusahaan ojek *online* tersebut. Hal itu dibuktikan pada perjanjian kemitraan salah satu perusahaan ojek *online* yang mempunyai klausula sebagai berikut

“Anda secara tegas membela, mengganti rugi, membebaskan Kami dan Afiliasi Kami, termasuk namun tidak terbatas pada, pejabat, direktur, komisaris, karyawan dan agen Kami, dari setiap dan semua kewajiban, konsekuensi, kerugian baik materiil atau immateriil, dari segala macam tuntutan, biaya-biaya (termasuk biaya advokat), gugatan, tanggung jawab hukum atau tindakan hukum lainnya, baik dalam sebuah gugatan perdata maupun setiap tuntutan pidana yang dialami oleh Anda, yang timbul atau mungkin timbul dalam hal atau sehubungan dengan setiap klaim atau gugatan apapun yang menyatakan dan/atau mendasarkan bahwa Anda adalah seorang karyawan, pekerja, agen atau perwakilan dari Kami atau Afiliasi Kami, setiap klaim atau gugatan dari pihak lain, badan hukum, regulator, otoritas pemerintah, yang mendasarkan pada hubungan ketenagakerjaan, agensi atau perwakilan, termasuk namun tidak terbatas pada, sehubungan dengan upah, pembayaran iuran BPJS Ketenagakerjaan ataupun Kesehatan, dana pensiun, dan atau kewajiban pembayaran lain yang diatur dalam Hukum yang Berlaku.”¹³⁴

Namun, jika ada informasi yang dapat membantu proses investigasi seperti plat nomor atau nama pengemudi maka Gojek hanya dapat membantu sebagai mediator kedua belah

¹³³ *ibid.*

¹³⁴ PT Karya Anak Bangsa. (2019, December 19). KETENTUAN PENGGUNAAN APLIKASI GOJEK UNTUK MITRA. Retrieved July 23, 2020, from [https://www.gojek.com/app/driver-contract/#:~:text=Perjanjian Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek,didirikan dan beroperasi secara sah.](https://www.gojek.com/app/driver-contract/#:~:text=Perjanjian%20Penggunaan%20Aplikasi%20Gojek,didirikan%20dan%20beroperasi%20secara%20sah.)

pihak dalam menyelesaikan kasus tersebut¹³⁵. Lantas apakah ini membuktikan bahwa pihak ojek *online* terbebas dari segala aturan hukum?

Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub 118/2018). Peraturan tersebut dibuat untuk mengakomodir kepentingan pengemudi dan juga pengguna ojek *online*. Pasal 3 Permenhub 118/2018 tersebut mengklasifikasikan apa saja yang disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus yaitu wilayah operasi berada di dalam Kawasan Perkotaan, tidak berjadwal, pelayanan dari pintu ke pintu, tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa, besaran tarif Angkutan tercantum pada aplikasi berbasis teknologi informasi, memenuhi Standar Pelayanan Minimal, dan pemesanan dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi. Dalam peraturan tersebut, terdapat 46 pasal yang mengatur hal-hal yang berkaitan dengan ojek *online* setelah Peraturan sebelumnya dibatalkan Mahkamah Agung (MA) yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 sebagai Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek¹³⁶.

Pada Pasal 17 Permenhub 118/2018 menjelaskan kewajiban yang harus dijalankan oleh perusahaan angkutan sewa khusus seperti ojek *online* yaitu (1) melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang diberikan; (2) mematuhi ketentuan Standar Pelayanan Minimal; (3) melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan, untuk perusahaan Angkutan Sewa Khusus yang berbentuk badan hukum; (4) melaksanakan komitmen keselamatan, untuk pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil dalam bentuk surat pernyataan; (5) mendaftarkan pengemudi dalam e-logbook; (6) memberikan bukti pembayaran kepada Pengguna Jasa; (7) mengasuransikan tanggungjawab, yaitu berupa iuran wajib dan tanggungjawab pengangkut; (8) memberikan pelayanan kepada penyandang disabilitas, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit; (9) melaporkan apabila terjadi perubahan susunan kepengurusan badan hukum atau domisili

¹³⁵ Sastradinata, D. N. (2019). Aspek Pertanggungjawaban Pengemudi Ojek *Online* Dalam Kasus Kecelakaan Yang Melibatkan Penumpang Dilihat Dari Hukum Perlindungan Konsumen. *Jurnal Independent*, 6(2), 116. doi:10.30736/ji.v6i2.80

¹³⁶ Mariyam, S. (2019). Bentuk Perusahaan Jasa Angkutan Sewa Khusus Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018. *Hukum Dan Dinamika Masyarakat*, 17(1), 87. doi:10.36356/hdm.v17i1.1282

badan hukum; dan (10) melaporkan kegiatan usaha setiap tahun kepada Menteri atau Gubernur sesuai dengan kewenangan¹³⁷.

Terdapat beberapa point penting mengenai kewajiban perusahaan ojek online seperti mematuhi Standar Pelayanan Minimal. Standar Pelayanan Minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan Angkutan Khusus dalam memberikan pelayanan kepada Pengguna Jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur. Standar Pelayanan Minimal dicantumkan pada Lampiran I Permenhub 118/2018 yang menguntungkan baik pengemudi maupun konsumen seperti menyediakan asuransi kecelakaan lalu lintas dari perusahaan dan memberikan tarif batas bawah dan atas agar memiliki kejelasan tarif. Perusahaan ojek online juga diwajibkan memiliki Surat Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan. Surat Izin ini nantinya untuk menjamin kualitas serta mendaftarkan semua pengemudi kepada satu sistem yang disebut sebagai *e-logbook* sehingga tidak bisa terjadi kesewenang-wenangan dari perusahaan ojek online tersebut.

Perlindungan hukum juga diperlukan untuk pengguna aplikasi ojek online, perlindungan hukum tersebut tercantum pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU Perlinkos). Perlindungan konsumen ini juga diperlukan agar memenuhi asas-asas perlindungan hukum yaitu asas manfaat yang artinya mengutamakan kebermanfaatan yang sebesar-besarnya bagi konsumen, asas keadilan yang berarti setiap konsumen memperoleh haknya secara adil dan merata untuk mendapat perlindungan, asas keseimbangan, asas keamanan dan keselamatan konsumen, dan yang terakhir adalah asas kepastian hukum¹³⁸. Dalam UU Perlinkos terdapat 2 (dua) elemen penting yaitu pelaku usaha dan juga konsumen. Dalam Pasal 1 ayat 2 UU Perlinkos dijelaskan siapa saja yang disebut sebagai konsumen.

*“Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.”*¹³⁹

Sementara dalam Pasal 1 ayat 3 UU Perlinkos dijelaskan siapa saja yang disebut sebagai pelaku usaha

¹³⁷ Pasal 17 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

¹³⁸ Dewi, E. W. (2015). *Hukum perlindungan konsumen*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Halaman 24.

¹³⁹ Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

“Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”¹⁴⁰

Dalam pengertian tersebut, penumpang ojek online dapat dikategorikan sebagai “konsumen” karena memenuhi penjelasan Pasal 1 ayat 2 UU Perlinkos sementara perusahaan ojek online juga dapat dikategorikan sebagai “pelaku usaha” karena memenuhi penjelasan Pasal 1 ayat 3 UU Perlinkos. Kewajiban seorang pelaku usaha terletak pada Pasal 7 UU Perlinkos yaitu

Kewajiban pelaku usaha adalah:

- a. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;*
- b. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;*
- c. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;*
- d. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;*
- e. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;*
- f. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;*
- g. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.¹⁴¹*

Larangan pelaku usaha juga dicantumkan pada Pasal 8 hingga Pasal 17 UU Perlinkos yang pada intinya melarang pelaku usaha untuk tidak mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku, melakukan *false advertising*, menyesatkan harga atau

¹⁴⁰ Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

¹⁴¹ Pasal 7 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

kualitas suatu barang atau jasa, memaksa, dan merugikan konsumen¹⁴². Dalam hal ini artinya Pelaku Usaha Perusahaan Ojek Online dapat dikenakan sanksi pada UU Perlinkos ini. Sebagai bentuk implementasi dari peraturan UU Perlinkos, perusahaan ojek online memberlakukan asuransi keselamatan dan juga barang yang didukung oleh pihak asuransi seperti Jasa Raharja dan PT Salvus Inti demi memberikan pelayanan maksimal pada pengguna aplikasi. Gojek yang menggandeng Jasa Raharja memberikan kompensasi sebesar maksimal Rp50.000.000 (lima puluh juta rupiah) untuk penumpang yang mengalami kecelakaan berat hingga meninggal dan kompensasi sebesar maksimal Rp10.000.000 (sepuluh juta rupiah) jika terjadi kehilangan atau kerusakan barang selama menggunakan layanan. Sementara Grab yang menggandeng PT Salvus Inti memberikan kompensasi sebesar maksimal Rp130.000.000 (seratus tiga puluh juta rupiah) untuk penumpang yang mengalami kecelakaan berat hingga meninggal dan kompensasi sebesar maksimal Rp25.000.000 (dua puluh lima juta rupiah) jika terjadi kehilangan atau kerusakan barang selama menggunakan layanan.¹⁴³.

C. Kesimpulan

Ojek *online* adalah salah satu perubahan besar dalam bidang transportasi, dari yang awalnya bersifat konvensional kini mengalami disrupsi sehingga menyebabkan perubahan yang signifikan. Kehadiran ojek *online* membawa banyak dampak positif baik bagi pengemudi dimana penghasilan dan derajat hidup pengemudi naik dan juga bagi pengguna aplikasi dimana mereka juga dimudahkan dalam aspek transportasi. Namun, ketidakjelasan sistem kemitraan pada ojek *online* ini dapat membawa dampak negatif pula. Mulai dari pengemudi yang tidak dapat disebut karyawan karena tidak melakukan kontrak hubungan kerja sehingga hak-hak mereka seperti dihilangkan oleh pihak perusahaan hingga perlakuan sewenang-wenang perusahaan kepada pengemudi¹⁴⁴. Dalam sisi pengguna, keselamatan dan keamanan pengguna juga menjadi risiko karena perusahaan tidak dapat dikenakan tanggung jawab *vicarious liability* karena tidak adanya hubungan kerja sebagai karyawan antara pengemudi dan pihak perusahaan.

¹⁴² Widodo, R. N. (2017). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Ojek Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen* (Master's thesis, Universitas Jember, 2017) (p. 30). Jember: Digital Repository Universitas Jember. Retrieved July 27, 2020.

¹⁴³ Aditya, A. A., Dharma. (2016). *Pertanggungjawaban Ojek Online Terhadap Penumpang Apabila Terjadi Kecelakaan* (Master's thesis, Universitas Jember, 2016) (p. 76). Jember: Digital Repository Universitas Jember.

¹⁴⁴ Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek *Online* Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 398. doi:10.14710/jphi.v1i3.392-403.

Namun, pada akhirnya perusahaan ojek *online* yang terkesan tidak tersentuh oleh hukum akhirnya dapat diatur juga dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur tentang kewajiban yang dimiliki dalam pihak perusahaan angkutan khusus. Kewajiban tersebut pastinya akan menguntungkan pihak pengemudi maupun pengguna aplikasi karena mereka sadar hak-hak dasar mereka terpenuhi. Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga menjamin keselamatan dan kenyamanan pengguna karena konsumen memiliki hak-hak yang bisa mereka gunakan demi memperoleh pelayanan yang maksimal dari perusahaan ojek *online* sebagai penyedia jasa¹⁴⁵.

¹⁴⁵ Giantama, M. A. (2018). *PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ATAS KECELAKAAN PENUMPANG JASA TRANSPORTASI ONLINE (STUDI LAYANAN GO-RIDE YANG DISELENGGARAKAN OLEH PT GOJEK INDONESIA)* (Master's thesis, Universitas Islam Indonesia, 2018) (p. 33). Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia. doi:[https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/5772/SKRIPSI MAHENDRA ARG A GIANTAMA, 13410695, FAKULTAS HUKUM.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/5772/SKRIPSI%20MAHENDRA%20ARGA%20GIANTAMA,%2013410695,%20FAKULTAS%20HUKUM.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

DAFTAR PUSTAKA**Jurnal**

- Aditya, A. A., Dharma. (2016). *Pertanggungjawaban Ojek Online Terhadap Penumpang Apabila Terjadi Kecelakaan* (Master's thesis, Universitas Jember, 2016) (p. 76). Jember: Digital Repository Universitas Jember.
- Ali, Hasannudin. (2018). Catatan Akhir Tahun 2018. *Alvara Moving Forward*, 18. Retrieved July 20, 2020, from <http://alvara-strategic.com/wp-content/uploads/2018/12/Catatan-Akhir-Tahun-Alvara-2018.pdf>
- Giantama, M. A. (2018). *PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ATAS KECELAKAAN PENUMPANG JASA TRANSPORTASI ONLINE (STUDI LAYANAN GO-RIDE YANG DISELENGGARAKAN OLEH PT GOJEK INDONESIA)* (Master's thesis, Universitas Islam Indonesia, 2018) (p. 33). Yogyakarta: Universitas Islam indonesia. doi:<https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/5772/SKRIPSI MAHENDRA ARGA GIANTAMA, 13410695, FAKULTAS HUKUM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Harsyahwardhana, S., Muhaimin, & Sili, E. B. (2019). Legal Relationship between Go-Jek Drivers and PT Go-Jek Indonesia in the E-Contract Partnership. *International Journal of Scientific Research and Management*, 7(06), 33. doi:10.18535/ijstrm/v7i6.11a04
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah*, 1(3), 121. Retrieved from [http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/15980/wah-apr2006-\(6\).pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/15980/wah-apr2006-(6).pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Kamim, A. B., & Khandiq, M. R. (2019). Mitra Pengemudi Gojek dalam Jeratan Ekonomi Berbagi Melalui Platform. *Jurnal Studi Pemuda*, 8(1), 60. doi:10.22146/studipemudaugm.45240
- Karma, I. G., Wisana. (2018). Dampak GO-JEK terhadap Perekonomian Indonesia. *Jurnal Ilmiah Lembaga Demografi dan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas*

Indonesia, 12. Retrieved July 19, 2020, from <https://ldfebui.org/wp-content/uploads/2018/03/Dampak-Gojek-Bagi-Perekonomian-Indonesia.pdf>.

Mariyam, S. (2019). Bentuk Perusahaan Jasa Angkutan Sewa Khusus Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018. *Hukum Dan Dinamika Masyarakat*, 17(1), 87. doi:10.36356/hdm.v17i1.1282

Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek *Online* Untuk Kepentingan Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 398. doi:10.14710/jphi.v1i3.392-403

Sastradinata, D. N. (2019). Aspek Pertanggungjawaban Pengemudi Ojek *Online* Dalam Kasus Kecelakaan Yang Melibatkan Penumpang Dilihat Dari Hukum Perlindungan Konsumen. *Jurnal Independent*, 6(2), 116. doi:10.30736/ji.v6i2.80

Widodo, R. N. (2017). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Ojek Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen* (Master's thesis, Universitas Jember, 2017) (p. 30). Jember: Digital Repository Universitas Jember. Retrieved July 27, 2020.

Buku

Arief, B. N. (2008). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana: Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*. Jakarta: Kencana.

Atmasasmita, R. (2009). *Perbandingan hukum pidana kontemporer*. Jakarta: Fikahati Aneska.

Dewi, E. W. (2015). *Hukum perlindungan konsumen*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Kasali, R. (2018). *The Great Shifting: Ketika Platform Berubah, Kehidupan dan Bisnis pun Berpindah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Sidik, Salim. (2006). *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak* (4th ed.). Jakarta: Sinar Grafika.

Suwarto (2003). *Undang-Undang Ketenagakerjaan Indonesia*. Jakarta: Kantor Perburuhan Internasional.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Internet

Liputan 6 (2018). Survei Peningkatan Konsumen Ojek *Online* di Wilayah Jabodetabek. *Penelitian dan Pengembangan Liputan 6*. Retrieved July 20, 2020.

PT Karya Anak Bangsa. (2019, December 19). KETENTUAN PENGGUNAAN APLIKASI GOJEK UNTUK MITRA. Retrieved July 19, 2020, from <https://www.gojek.com/app/driver-contract/#:~:text=Perjanjian Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek, didirikan dan beroperasi secara sah>

PT Solusi Transportasi Indonesia (2020, June 2). KETENTUAN LAYANAN: Transportasi, Pengiriman dan Logistik. Retrieved July 19, 2020, from <https://www.grab.com/id/terms-policies/transport-delivery-logistics/>