

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah Negara Hukum, prinsip itu ditegaskan dalam UUD NRI 1945. Prinsip ini secara tegas dikatakan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) bahwa secara konstitusional negara Indonesia adalah negara hukum. Negara Indonesia berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*) dan tidak berdasarkan kekuasaan semata (*machtsstaat*). Dalam Pasal 28D ayat (1) dikatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.¹ Secara normatif isi amandemen keempat UUD Negara RI 1945 Pasal 28D ayat (1) ingin menegaskan bahwa Indonesia adalah negara berdasarkan hukum dan kehidupan berbangsa warga negaranya diatur berdasarkan hukum. Selanjutnya ditegaskan juga bahwa tidak ada perbedaan perlakuan kepada setiap warga negara. Berarti, setiap warga memiliki persamaan di hadapan hukum yang berlaku di negara Republik Indonesia, hukum yang dibuat itu berlaku untuk semua warga negara Indonesia tanpa. Perlakuan yang sama di hadapan hukum itu diberlakukan bagi semua warga negara tanpa memandang status sosial, suku atau pun agama. Tujuan dari negara hukum adalah untuk memberikan adanya kepastian hukum kepada setiap warga negara. Artinya harus ada regulasi atau aturan hukum yang jelas dan tegas dibuat oleh negara

¹ Dewan Perwakilan Rakyat RI, “Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”, Website DPR RI, <https://www.dpr.go.id/jdih/uu1945> (diakses 12 Maret 2022).

dalam hal ini Pemerintah dan atau Legislator (DPR RI) sebagai institusi pemegang otoritas pembuatan aturan hukum. Indonesia merupakan negara hukum yang tercermin dalam perundang-undangan yang hadir dalam hukum Indonesia. Selain itu, hampir seluruh aspek dalam kehidupan bermasyarakat diatur dalam hukum yang jelas yang ada di Indonesia. Melalui hukum, pemerintah mampu mengatur dan menertibkan masyarakat sehingga, kehidupan dalam bermasyarakat pun menjadi lebih tertib serta memberikan kesejahteraan kepada masyarakatnya.

UUD Negara RI 1945 juga mengamanatkan bahwa untuk menjamin kehidupan yang nyaman dan aman serta sejahtera, semua warga negara harus tunduk dan taat pada hukum yang berlaku serta dibuat oleh pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) RI. Sesuai ketentuan UUD Negara RI, pemerintah dalam hal ini Presiden RI dan DPR RI adalah pembuat peraturan hukum dalam bentuk Undang-Undang. Dalam kaitan ini, ketentuan Pasal 20 secara tegas menyatakan:

- 1) Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk Undang-Undang.
- 2) Setiap rancangan Undang-Undang dibahas oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama.²

Presiden dan DPR RI sebagai pemegang otoritas pembuat hukum positif berupa Undang-Undang Republik Indonesia yang berlaku bagi semua warga negara Indonesia. Dalam Pasal 28D ayat (1) UUD Negara RI juga mengatakan bahwa setiap

² *Ibid.*

warga negara berhak atas adanya kepastian hukum di Indonesia. Pasal 28D ayat 1 ini juga mengamanatkan bahwa ada kepastian hukum bagi setiap warga negara Indonesia. Adanya kepastian hukum ini memperkuat bahwa setiap warga negara tanpa kecuali harus taat dan tunduk pada hukum yang berlaku. Kepastian hukum ini merujuk kepada hukum atau Undang-Undang yang dibuat oleh pemerintah dan DPR RI dalam bentuk hukum positif. Pemerintah dalam hal ini membuat hukum dengan tujuan agar warga negaranya bisa menjadi masyarakat yang patuh dan tunduk serta berubah perilakunya sesuai hukum yang diberlakukan. Melalui hukum yang dibuat, pemerintah bertujuan agar masyarakat mau berubah perilakunya menjadi taat dan menjalankan aturan hukum untuk kehidupan bersama sebagai masyarakat. Kepastian hukum berupa adanya regulasi atau aturan hukum yang berlaku di sini ditujukan sebagai alat untuk merubah dan membuat masyarakat agar menjadi taat dan tunduk kepada aturan yang dibuat dalam hukum serta taat kepada isi hukum yang berlaku. Ini berarti, setiap hukum yang dibuat oleh pemerintah adalah untuk kebaikan dan memberikan keadilan serta kesejahteraan kepada semua warga negaranya. Untuk mencapai keadilan itulah masyarakat atau warga negara harus mau merubah perilakunya sesuai dengan isi hukum yang berlaku.

Begitu pula dalam kehidupan ekonomi atau perhubungan (transportasi), negara RI memiliki aturan hukum yang harus ditaati atau menjadi dasar kegiatan di dalamnya. Artinya untuk mengatur kegiatan atau misalnya kegiatan di bidang transportasi, negara RI memiliki aturan khusus yang mengaturnya yakni Undang-

Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³ Perlunya ada pengakuan terhadap bisnis layanan transportasi online, termasuk bisnis layanan ojek online adalah sebuah keharusan. Saat ini bisnis transportasi online berkembang pesat, jumlahnya sudah banyak dan bahkan sudah jutaan jumlah kendaraan transportasi ojek online beroperasi di seluruh Indonesia. Berkembang pesatnya bisnis transportasi ojek online ini dikarenakan tingginya permintaan pengguna transportasi publik atau angkutan umum akan layanan transportasi online termasuk ojek online. Pengguna layanan transportasi online mendapatkan rasa aman, nyaman, kemudahan akses dan kepastian tarif dari layanan yang diberikan. Ditambah lagi adanya layanan transportasi ojek online sangat membantu masyarakat untuk mengakses layanan transportasi publik massal yang ada.

Pengakuan atas bisnis layanan transportasi ojek online ini belum ada dan Undang-Undang di bidang transportasi di Indonesia belum mengakuinya. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No:22 Tahun 2009 tidak mengakui keberadaan bisnis layanan transportasi ojek online. Jika Undang-Undang Lalu lintas sudah mengakui keberadaan bisnis layanan transportasi ojek online maka bisa dilakukan pengaturan lebih lanjut oleh peraturan hukum selanjutnya sebagai peraturan pelaksana atau Undang-Undang. Pengakuan hukum tersebut harus diwujudkan dalam sebuah peraturan hukum sehingga pemerintah dapat mengawasi keberadaan bisnis layanan transportasi online, yakni ojek online. Pengawasan sangat

³ *Ibid.*

penting karena itu menyangkut soal keselamatan layanan bagi masyarakat pengguna transportasi ojek online. Pemenuhan akan adanya jaminan keselamatan bagi konsumen atau pengguna layanan transportasi umum termasuk transportasi ojek online adalah tanggung jawab pemerintah. Adanya kepastian hukum untuk meregulasi bisnis layanan transportasi ojek online adalah penting agar masyarakat memiliki jaminan perlindungan hukum yang mengatur dalam pelaksanaan bisnis layanan transportasi online, termasuk bagi keberadaan layanan ojek online. Pengakuan itu berupa kejelasan hukum dan kepastian hukum bagi bisnis transportasi umum ojek online adalah sebagai bagian dari bisnis angkutan atau transportasi umum di Indonesia. Berkembangnya terus bisnis transportasi ojek online ini sampai sekarang belum diakui dalam hukum yang mengatur layanan angkutan umum sebagaimana dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah aturan hukum yang berlaku dalam mengatur kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan atau transportasi di Indonesia. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut keberadaan bisnis layanan transportasi ojek online belum diakui sebagai salah satu bentuk layanan angkutan umum di Indonesia.

Adanya pengakuan terhadap bisnis layanan transportasi ojek online sebagai layanan angkutan umum dibutuhkan untuk kepastian hukum agar pemerintah bisa masuk mengawasi bisnis layanan transportasi ojek online yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Pemerintah harus dan bertanggung jawab untuk mengawasi semua

layanan publik termasuk layanan transportasi ojek online. Tanggung jawab tersebut diatur bahwa pemerintah diharuskan dapat memberikan layanan transportasi yang aman dan nyaman bagi penggunanya atau penumpang, para pengemudi serta perusahaan pengelola layanan sebagai pelaku layanan bisnis transportasi ojek online. Adanya kepastian hukum bisnis layanan transportasi ojek online ini akan memungkinkan para pelaku bisnis transportasi ojek online sebagai perusahaan pelaku bisnis layanan transportasi umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan Pasal 192 ayat (1) menjelaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Adanya kepastian hukum merupakan keharusan bagi sebuah komunitas masyarakat dalam kehidupan sehari-harinya. Untuk itu pemerintah atau negara harus memberikan adanya kepastian hukum kepada setiap kegiatan termasuk usaha yang dilakukan oleh perusahaan bisnis layanan transportasi ojek online. Perlunya kepastian hukum adalah untuk mengatur setiap penanganan masalah seperti masalah keselamatan dan kenyamanan dalam layanan agar ada kepastian hukum dalam penyelesaiannya. Adanya prinsip kepastian hukum dalam bisnis layanan transportasi ojek online akan membangun sebuah perubahan perilaku bisnis pelayanan transportasi ojek online. Seperti dikatakan bahwa teori hukum yang berkaitan

adanya hukum dapat membangun perubahan perilaku atau membangun perilaku sosial di masyarakat. Roscoe Pound dalam teorinya *Law as a Tool of Social Engineering* (Hukum sebagai alat rekayasa sosial) mengemukakan bahwa hukum merupakan alat rekayasa sosial. Teori ini dapat dijadikan alat pemenuhan tuntutan bagi masyarakat yang dilindungi dan dipenuhi dalam bidang hukum. Banyak penelitian yang mendapatkan setelah adanya sebuah regulasi atau aturan hukum telah membangun perilaku masyarakat menjadi tertib serta taat. Perlindungan hukum bagi bisnis layanan transportasi ojek online dipandang perlu agar pemerintah dapat masuk mengawasi dan memfasilitasi pengembangan pelayanan publik, khususnya dalam layanan sebagai transportasi umum. Dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 138 (2) menetapkan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang aman, nyaman dan terjangkau.

Masalah transportasi adalah masalah bagi semua kota termasuk Jakarta dan kota lain di Indonesia. Jakarta adalah ibu kota negara Republik Indonesia. Sebagai kota urutan nomor satu, Jakarta memiliki masalah lalu lintas angkutan jalan atau transportasi seperti yang dialami kota lainnya di Indonesia. Salah satu masalahnya adalah Jakarta dan kota lain di Indonesia memiliki kondisi lalu lintas yang sangat padat dan memiliki tingkat kemacetan tinggi. Kemacetan lalu lintas di Jakarta juga kota-kota besar lainnya di Indonesia saat ini disebabkan tingginya penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Masalah kemacetan menjadi persoalan seperti benang

kusut yang sulit dicari ujung pangkalnya. Begitu pula warga Jakarta sampai saat ini, walau masih dalam kondisi penanganan pembatasan mobilisasi warga tetap didera kemacetan. Artinya, warga Jakarta memiliki masalah setiap hari dan harus bertahan dengan kondisi macet tersebut seolah tanpa jalan keluar.⁴ Kondisi kemacetan parah seperti di Jakarta atau kota lainnya ini mendorong lahirnya upaya-upaya atau solusi alternatif untuk menyasati masalah perjalanan atau mobilitas warganya. Solusi alternatif tersebut dibutuhkan untuk mendukung mobilitas warga sehari-hari agar dapat mengembangkan hidupnya secara baik. Kebutuhan solusi itu adalah agar ada alat transportasi yang mampu memberikan keteraturan pelayanan publik yang aman, nyaman dan terjangkau bagi mobilitas yang sesuai dengan kebutuhan warga kotanya. Saat ini di Jakarta dan banyak kota lain di Indonesia berkembang moda angkutan umum yang disertai pelayanan dengan menggunakan perkembangan teknologi aplikasi atau online. Moda angkutan tersebut adalah perkembangan era disrupsi yang berbasis aplikasi atau transportasi online seperti Taksi Online dan Ojek Online.

Munculnya bisnis layanan transportasi berbasis online seperti ojek online, memberikan pilihan kepada masyarakat untuk mendapatkan pelayanan angkutan umum yang bersaing dengan transportasi biasa atau konvensional. Pelayanan transportasi online ini selain tarifnya lebih murah dari angkutan umum konvensional memang pada kenyataannya menawarkan layanan yang lebih aman - nyaman. Beroperasinya model angkutan umum transportasi online adalah gabungan dari moda

⁴ Mardoni Setiawan dan Azas Tigor Nainggolan, *Mengurai Benang Kusut Kemacetan Jakarta*, (Depok: Linea Pustaka, 2012), hlm 177.

angkutan umum konvensional dan memadukannya dengan menggunakan fasilitas perkembangan teknologi elektronik. Karakter gabungan ini memang lahir dari kebutuhan kecepatan dan kemudahan layanan dalam bertransportasi dengan sarana angkutan umum. Dalam konteks regulasi layanan transportasi umum, transportasi online seperti Uber Taksi, Gojek atau Grab, Anterin, Maxim dan InDriver seharusnya tunduk pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya.⁵ Moda angkutan online sudah mulai di Indonesia sejak tahun 2010.⁶ Saat itu perusahaan Gojek mulai meluncurkan layanan Ojek Online. Selanjutnya pada tahun 2014 perusahaan taksi online milik pengusaha Malaysia, Grab masuk ke Indonesia, khususnya di Jakarta.⁷ Sebagai salah satu moda angkutan umum, angkutan atau transportasi online seperti ojek online dan taksi online awalnya mendapatkan penolakan dan tekanan konflik di lapangan saat beroperasi. Sementara itu untuk ojek online baru memiliki regulasi pada 11 Maret 2019 setelah dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No.12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. PM No.12 Tahun 2019 tersebut dikeluarkan setelah Presiden Jokowi mengingatkan masyarakat bahwa perlu adanya pengaturan atas keberadaan layanan ojek online dan ojek pangkalan. Presiden Joko Widodo menyadari jika kendaraan roda dua atau sepeda

⁵Andika Wijaya, Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online, (Jakarta; Penerbit Sinar Grafika, 2016), hlm: 14.

⁶ Wawancara dengan Suharto, Direktur Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan RI pada tanggal 28 Januari 2022.

⁷ <https://www.cnnindonesia.com/tv/20170311110934-407-199401/perjalanan-transportasi-berbasis-online-di-indonesia/> (diakses 30 Juli 2022).

motor tidak bisa dijadikan sebagai angkutan umum. Tapi kenyataannya, menurut Presiden Jokowi kendaraan roda dua saat ini tetap lalu lalang melintas di Indonesia mengangkut penumpang tanpa aturan hukum, entah itu sebagai ojek pangkalan maupun ojek online.⁸ Dalam hal ini Presiden Jokowi mendukung adanya regulasi yang mengatur operasional transportasi ojek online agar sepeda motor bisa dijadikan sebagai moda transportasi publik atau angkutan umum. Kebutuhan akan adanya regulasi yang mengakui dan mengatur ojek online sudah mendesak karena jumlahnya sudah sangat banyak serta keberadaan layanannya sudah dapat digunakan juga dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

Diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan tentang taksi online dan ojek online ini menuai kritik publik yang menganggap bahwa bisnis layanan transportasi online belum diatur secara jelas dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dikeluarkannya Peraturan Menteri tentang bisnis layanan transportasi online ini menimbulkan sengketa atau konflik antara perusahaan angkutan konvensional dan angkutan berbasis aplikasi (online) di Indonesia. Konflik itu awalnya terjadi di Jakarta pada akhir tahun 2015 lalu. Namun perlu dicatat bahwa sebenarnya angkutan online sudah beroperasi di Indonesia khususnya di Jakarta pada sekitar tahun 2010 dan dibiarkan tanpa aturan adalah sebuah pembiaran.⁹ Menurut Sekjen Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) bahwa pembiaran itu seperti

⁸ <https://bisnis.tempo.co/read/1164202/jokowi-sadar-sepeda-motor-tak-bisa-jadi-angkutan-umum-tapi> (diakses 29 Juni 2022).

⁹ <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/07080011/Larangan.Kesiangan.Beroperasinya.Ojek.dan.Taksi.Online> (diakses 3 Juli 2022).

keberadaan ojek online yang dipastikan bukan angkutan umum, tapi tetap dibiarkan tumbuh dan berkembang di masyarakat, tanpa ada pengawasan serta regulasi yang jelas. Fakta lapangan memang jumlah transportasi ojek online yang beroperasi di Indonesia sudah jutaan jumlahnya, sementara regulasi khusus transportasi ojek online tidak ada pengakuan. Materi di dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang belum mengantisipasi lahirnya transportasi online, termasuk ojek online sebagai hasil dari disrupsi atau perkembangan teknologi. Disrupsi dalam bidang transportasi yang melahirkan adanya transportasi online sebagai alat transportasi publik memang belum ada diatur atau diakui sebagai alat transportasi publik (angkutan umum). Jika pembiaran tidak adanya regulasi ini dibiarkan terus maka keberadaan bisnis layanan transportasi ojek online bisa dikategorikan kegiatan bisnis liar. Berjalan terus dalam kondisi liar ini akan sangat membahayakan kehidupan masyarakat dalam bertransportasi karena membiarkan sesuatu yang tidak benar jadi menjamur dengan tidak ada penegakan hukum.¹⁰ Apakah kita akan berada dalam kondisi liar terus, membiarkan bisnis transportasi ojek online tanpa ada pengakuan hukum dalam Undang-Undang di bidang transportasi?

Era Disrupsi Di Bidang Transportasi Dan Ojek Online Di Indonesia. Era Disrupsi Di Bidang Transportasi Melahirkan Ojek Online di Indonesia.

¹⁰ *Ibid.*

Era disrupsi atau destructive merupakan akibat dari perkembangan zaman yang didorong oleh penemuan-penemuan baru dan perkembangan teknologi informasi. Disrupsi merupakan inovasi mengambil alih sistem lama dengan teknologi digital yang lebih efisien dan berguna. Disrupsi memiliki ciri-ciri antara lain; Perubahan yang begitu cepat, masif dengan alur yang sulit ditebak (*Volatility*), Menyebabkan ketidakpastian (*Uncertainty*), Mengakibatkan kompleksitas hubungan di antara faktor penyebab perubahan (*Complexity*), Ketidakjelasan arah perubahan yang menyebabkan kebingungan (*Ambiguity*)¹¹. Disrupsi berarti perubahan yang sangat mendasar (*fundamentals*). Lebih jauh dari itu disrupsi mengandung arti yaitu perubahan yang sangat amat mendasar dan terjadi dalam berbagai aspek kehidupan. Perubahan yang terjadi saat ini adalah merebaknya teknologi digital dan artifisial inteligensi serta internet yang membuat metode-metode lama tergantikan dengan metode-metode baru melalui pemanfaatan teknologi digital¹². Hadirnya teknologi digital dan inteligensi buatan (*artificial Intelligent*) menjadikan pekerjaan manusia dapat dilakukan dengan cepat, praktis (tidak berbelit-belit), dan simpel, bahkan yang sangat mencengangkan adalah tergantikannya pekerjaan manusia dengan teknologi tersebut. *Artificial Intelligent* (AI) berdasarkan pengaturan hukum yang berlaku di Indonesia pada prinsipnya bukanlah merupakan satu subjek hukum melainkan hanya sebatas objek hukum, yang

¹¹ Kasali, *Disruption*, 9th edn (Jakarta: Gramedia, 2018). Hlm. 71.

¹² Opan Arifudin Ulfah, Yuli Supriani, 'Kepemimpinan Pendidikan Di Era Disrupsi', *Jurnal Ilmiah Pendidikan*, 5.1 (2022), 153–61 <<https://doi.org/https://doi.org/10.54371/jiip.v5i1.392>>.

mana tentunya AI ini sendiri merupakan suatu teknologi yang dioperasikan oleh manusia dalam pelaksanaannya, subjek hukumnya adalah manusia yang mengendalikan AI tersebut, dikaitkan dengan hukum positif maka AI dioperasikan oleh penyelenggara sistem elektronik hal tersebut sesuai dengan yang diterangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik (PP 71/2019). Penyelenggara sistem elektronik dalam hal ini bertanggung jawab sebagai subjek hukum atas penyelenggaraan sistem elektronik yang dilakukannya, kecuali terhadap keadaan memaksa (*force majeure*).¹³

Pada Era perubahan (*disruption*), manusia dituntut untuk selalu terbuka terhadap adanya perubahan dan perkembangan di masyarakat,¹⁴ teknologi mulai dimanfaatkan dalam berbagai bentuk dengan tujuan memudahkan kehidupan umat manusia mulai dari sistem komunikasi maupun dalam memperoleh informasi yang akurat.¹⁵ *Disruption era* merupakan zaman yang muncul ditandai bersamaan dengan teknologi yang terus berkembang. Kemunculan teknologi informasi yang begitu cepat merambah ke segala lini kehidupan manusia, senyatanya telah mengubah kebiasaan-kebiasaan lama digantikan dengan kebiasaan-kebiasaan baru. Disrupsi telah melahirkan begitu banyak perkembangan-perkembangan kebiasaan baru di tengah

¹³ Tantimin Muhammad Tan Abdul Rahman Haris, 'Analisis Pertanggungjawaban Hukum Pidana Terhadap Pemanfaatan Artificial Intelligence Di Indonesia', *Jurnal Komunikasi Hukum*, 8.1 (2022), 307–316. Hlm. 309.

¹⁴ Satjipto Rahardjo, 'Between Two Worlds: Modern State and Traditional Society in Indonesia', *Law and Society Review*, 28.3 (1994), 493–502.

¹⁵ Ellysa Lutfia Rahma, 'Penggunaan Budaya Perusahaan Terhadap SDM Toko Ritel Dalam Menghadapi Era Disrupsi', *Jurnal Manajemen Bisnis*, 18.1 (2021), 70–85 <https://doi.org/https://doi.org/10.38043/jmb.v18i1.2789>. Hlm. 71.

masyarakat Indonesia. Maka dari itu *disruption* dapat disebut dengan inovasi, perubahan, ataupun sesuatu yang dianggap baru yang memberikan manfaat bagi kehidupan manusia agar lebih efektif maupun efisien. Namun, untuk beberapa orang menganggap bahwa era disrupsi bersifat berbahaya bagi kelangsungan usaha karena mereka menganggap era ini dapat menyerap atau menggeser yang semula dilakukan sesuai dengan tradisi menjadi serba bantuan teknologi modern. Padahal kenyataannya, era disrupsi ini justru mempermudah setiap kegiatan dan mampu membawa perusahaan ke arah perkembangan menyesuaikan minat para pelanggan sesuai zamannya. Disrupsi yang berkaitan dengan teknologi digital berbasis online, memiliki karakter perubahan secara cepat, luas, mendalam, sistemik, dan berbeda secara signifikan dengan situasi sebelumnya.¹⁶ Disrupsi identik dengan perkembangan teknologi yang begitu cepat dan memasuki hampir seluruh ranah kehidupan manusia, mulai dari perdagangan atau industri berkenaan perancangan yang dilakukan secara digital, produksi yang dilakukan dengan menggunakan teknologi, sampai dengan pemasaran online; layanan kesehatan online (contohnya seperti halodoc); pertanian yang dilakukan dengan menggunakan teknologi; informasi dan komunikasi; jasa transportasi online (seperti taksi online dan ojek online).

¹⁶ Sri Ana Handayani, 'Humaniora Dan Era Disrupsi Teknologi Dalam Konteks Historis', in *Unej E-Proceeding*, 2020, pp. 19–30
<<https://doi.org/https://jurnal.unej.ac.id/index.php/prosiding/article/view/19966>>. Hlm. 21.

Khusus mengenai disrupsi di bidang jasa layanan transportasi online di Indonesia, ditandai dengan munculnya industri jasa transportasi online di Indonesia, seperti ojek online dan taksi online. Tentunya kemunculan jasa transportasi online tersebut harus juga didukung dengan Sumber Daya Manusia (SDM) yang memadai. Menurut Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi bahwa Sumber Daya Manusia (SDM) di sektor transportasi harus siap menghadapi disrupsi akibat dari perkembangan zaman dan teknologi informasi. Sektor transportasi merupakan sektor kritical pendorong pertumbuhan ekonomi bangsa. “Transportasi sebagai tulang punggung dari proses pergerakan orang maupun barang dan memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Untuk itu dibutuhkan SDM transportasi yang terampil, handal dan siap dengan segala tantangan yang dihadapi.”¹⁷ Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.¹⁸ Pentingnya pengangkutan atau transportasi ditunjukkan

¹⁷ Budi Karya Samadi, ‘Seminar Nasional Bertema’, in “*Analisis Lingkungan Ekonomi Dan Bisnis Terhadap Disrupsi Di Sektor Transportasi*”, 2022, [Transportasi Logistik dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Aceh – Dinas Perhubungan Aceh \(acehprov.go.id\)](https://acehprov.go.id), diakses pada tanggal 18 April 2023

¹⁸ Ahmad Gelora Mahardika, ‘Simplifikasi Proses Pembentukan Undang-Undang Sebagai Upaya Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat Atas Transportasi Online Di Era Disrupsi’, *DIVERSI: Jurnal Hukum*, 6.2 (2020), 296–219, [Simplifikasi Proses Pembentukan Undang-Undang Sebagai](#)

untuk membantu orang dan/atau barang berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik benda-benda maupun orang-orang. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang akses, tertib, aman, nyaman, akses, lancar dan berbiaya murah. Awalnya sepeda motor termasuk dalam klarifikasi jenis kendaraan bermotor pribadi, namun di Indonesia kemudian berkembang banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum atau transportasi umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati, khusus di era disrupsi kendaraan bermotor digunakan untuk transportasi online.¹⁹

Salah satu contoh implikasi era disrupsi pada sektor transportasi saat ini adalah lahirnya transportasi berbasis aplikasi online. Moda transportasi daring/online (angkutan sewa khusus atau sering disebut taksi online dan ojek online) telah melakukan disrupsi terhadap moda transportasi eksisting yaitu taksi konvensional dan ojek pangkalan. Bentuk bisnis layanannya dengan cara menawarkan proses pemesanan dan pembayaran yang lebih praktis, biaya lebih murah melalui *gadget*

[Upaya Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat atas Transportasi Online di Era Disrupsi | DIVERSI : Jurnal Hukum \(uniska-kediri.ac.id\)](#), diakses pada tanggal 20 April 2023

¹⁹ Amalia Diamantina Hanifah Sartika Putri, 'Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat', *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1.3 (2019), 392–403, [PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGEMUDI OJEK ONLINE UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT | Putri | Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia \(undip.ac.id\)](#), diakses pada tanggal 12 April 2023.

(*handphone*). Hal ini sekaligus menciptakan pasar baru dan menciptakan lapangan pekerjaan yang baru. Hal tersebut merupakan salah satu inovasi yang bisa dipandang sebagai tantangan dalam menghadapi era disrupsi dalam sektor transportasi.²⁰ Inovasi dan kreativitas dalam pemanfaatan Teknologi Informasi yang dilakukan awalnya oleh perusahaan ojek online dalam hal ini Gojek serta Grab terlihat dan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat baik pengguna, penyedia, dan juga para pedagang. Banyak pihak yang memperoleh keuntungan dari bisnis ojek online tersebut. Uniknyanya pengusaha ojek online yang menerapkan sistem bagi hasil hanya mengambil sedikit persentase dari penghasilan para pengemudi dan hal tersebut memang berbeda dengan bidang bisnis lainnya yang biasanya pengusaha mengambil keuntungan lebih banyak dari bisnis yang dijalankan oleh perusahaannya.²¹

Ojek online adalah jasa transportasi menggunakan kendaraan bermotor roda dua yaitu sepeda motor. Hanya dengan sebuah aplikasi Gojek atau Grab juga aplikator lainnya yang dapat di unduh pada masing-masing *Smartphone* atau telepon pintar, konsumen/pelanggan dapat melakukan pemesanan apa saja dan dimana saja dengan waktu yang relatif singkat. Ojek online sudah menjadi kebutuhan primer

²⁰ Dhani Akbar Cindy Andini, 'Tantangan Pariwisata Pada Wilayah Perbatasan Dalam Era Disrupsi Teknologi: Studi Kasus Regulasi Transportasi Online Di Kota Batam, Kepulauan Riau', *Indonesian Journal of Tourism and Leisure*, 1.2 (2020), 73–81, [Tantangan Pariwisata pada Wilayah Perbatasan dalam Era Disrupsi Teknologi: Studi Kasus Regulasi Transportasi Online di Kota Batam, Kepulauan Riau | Andini | Indonesian Journal of Tourism and Leisure \(lasigo.org\)](#), diakses pada tanggal 10 April 2023.

²¹ Cut Mutia Dinda & Djalu Pamungkas Ayuta Puspa Citra Zuama, 'Telaah Regulasi Ojek Online Di Indonesia Dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum', *Reformasi Hukum*, 25.1 (2021), 21–40, [Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum | Reformasi Hukum \(uid.ac.id\)](#), diakses pada tanggal 22 Maret 2023.

masyarakat Indonesia²², legalitas ojek online seharusnya diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) untuk melindungi penggunanya (konsumen), mitra pengemudi dan pengusaha aplikasinya (aplikator). Lahir dan berkembangnya bisnis layanan transportasi online, termasuk ojek online di Indonesia tidak lepas dari kebutuhan para pengguna transportasi publik itu sendiri. Ada kekosongan atau kekurangan pelayanan dalam bertransportasi publik maka itu diisi oleh layanan transportasi online. Kekosongan pelayanan inilah tentunya yang dimanfaatkan oleh para kreator teknologi dalam rangka untuk memberikan suatu pelayanan transportasi yang berbeda yakni ingin memanjakan kepada konsumennya.²³ Pengembangan atau disrupsi memang dilakukan wujudnya berpikir ke arah atau bentuk yang di luar normatif atau yang sudah ada. Kelahiran moda transportasi ojek online sangat cepat berkembang dan banyak menarik masyarakat menjadi pengemudi ojek online. Kehadiran moda transportasi online ini menjadi lapangan pekerjaan yang jumlahnya sangat banyak dan berpengaruh sebagai sarana peningkatan ekonomi masyarakat. Bahkan tidak sedikit masyarakat yang keluar dari pekerjaan yang sebelumnya dan beralih menjadi pengemudi ojek online. Tetapi perkembangan ini tidak disertai dengan pengakuan oleh regulasi di bidang transportasi yang ada. Sampai saat ini regulasi transportasi

²² Putu Ari Sagita and I Nyoman Wita, 'Keabsahan Jasa Pengangkutan Ojek Online Di Indonesia', *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Udayana*, 2.1 (2019), 1–14.

²³ Wawancara dengan Suharto, Direktur Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan RI pada tanggal 28 Januari 2022.

yang ada tidak memfasilitasinya dalam lingkup pengaturan hukum dikarenakan lahirnya di luar atau melampaui yang ada atau normatif. Ojek online adalah pengembangan atau disrupsi dari jenis layanan ojek pangkalan yang sebelumnya ada dan juga tidak ada pengakuan dari Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengembangan atau disrupsi dari ojek pangkalan menjadi ojek online adalah untuk memberikan layanan yang lebih aman, nyaman dan akses atau mudah didapat serta bisa memberikan rasa kepuasan kepada konsumen secara maksimal. Nilai tambah dari pengembangan ini lebih mudah dan fleksibel, dan bisa diterima oleh masyarakat umum sebagai hasil nilai positif dari era destruktif. Suatu era atau perkembangan masa yang mau tidak mau kita harus mengikuti penyesuaiannya menjawab kondisi yang diharapkan oleh masyarakat pengguna transportasi publik.

Tantangan Era Disrupsi di Bidang Transportasi dan Permasalahan Hukum Disrupsi di Bidang Transportasi

Sebagaimana yang telah disampaikan di atas bahwa era disrupsi di satu sisi melahirkan kemudahan dan efisiensi dalam kehidupan masyarakat khususnya di bidang transportasi, karena semakin mudah didapatkan layanan transportasi online. Kemajuan teknologi mendorong adanya inovasi dalam bidang transportasi, khususnya dalam penyediaan jasa pengangkutan yang efisien dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Di Indonesia, ojek yang merupakan jasa

transportasi dengan menggunakan sepeda motor dinilai mampu menjadi transportasi publik alternatif yang dapat mengangkut orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat dan dengan biaya yang terjangkau. Melalui perkembangan teknologi dan transportasi di era digital seperti saat ini, ojek konvensional kemudian bertransformasi menjadi ojek online, suatu jasa transportasi yang menggunakan aplikasi online sebagai media pemesanannya. Dalam sudut pandang hukum pengangkutan, perjanjian pengangkutan yang terbentuk dalam pelaksanaan ojek online merupakan suatu bentuk baru yang dinamakan kontrak online. Konsensus sebagai syarat pembentukan sekaligus salah satu sifat perjanjian pengangkutan terpenuhi dengan adanya penawaran dari aplikasi penyedia layanan ojek online dan adanya penerimaan oleh pengguna aplikasi sebagai penumpang ojek online. Para pihak dalam pelaksanaan bisnis ojek online terikat dalam suatu hubungan kontraktual yang berbeda-beda. Pengemudi dan perusahaan aplikasi terikat dalam hubungan kemitraan yang didasarkan pada perjanjian kemitraan. Hubungan kontraktual antara pengemudi dan penumpang membentuk suatu perjanjian pengangkutan, sedangkan perusahaan aplikasi dan penumpang didasarkan pada perjanjian penggunaan aplikasi.²⁴ Namun demikian ada beberapa tantangan serius yang masih menjadi “pekerjaan rumah” yang harus disiasati untuk dicarikan solusinya, dalam menghadapi

²⁴ Hilda Yunita Sabrie Ananda Amalia Tasya, ‘Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan Dalam Pelaksanaan Ojek Online’, *Jurnal Perspektif*, 24.3 (2019), 156–167 <<https://doi.org/https://doi.org/10.30742/perspektif.v24i3.746>>.

tantangan era disrupsi di bidang transportasi online di Indonesia. Tantangan tersebut antara lain mengenai;

a. Konflik Ojek Online dengan Ojek Pangkalan

Tantangan era disrupsi di bidang transportasi lainnya yaitu terjadi konflik antara ojek online dengan ojek pangkalan. Seperti yang terjadi di kawasan Pasir Impun, Kota Bandung, Jawa Barat. Ratusan pengemudi ojek online menggeruduk tempat mangkal pengemudi ojek pangkalan (opang).²⁵ Berdasarkan contoh kejadian konflik antara ojek online dengan ojek pangkalan tersebut maka bisa dilihat bahwa kemunculan ojek berbasis aplikasi atau ojek online di satu sisi disambut positif oleh kalangan konsumen. Di sisi lain, kehadiran ojek online juga memunculkan masalah. Sebagian pengemudi ojek konvensional atau ojek pangkalan yang merasa terganggu karena ojek online dianggap merebut lahan nafkah mereka. Akibatnya, muncul beberapa kasus bentrokan antara ojek konvensional versus ojek online. Fenomena tersebut menunjukkan bahwa perkembangan teknologi jelas tak bisa dihindari. Namun, jika kemajuan teknologi ini memunculkan masalah, maka pemerintah seharusnya segera bertindak. Pemerintah mestinya mencari cara bagaimana agar ojek konvensional tidak ‘bentrok’ dengan ojek online. Pemerintah tak bisa tinggal diam dengan adanya fenomena tersebut. Fenomena tersebut sebenarnya mirip dengan fenomena yang terjadi yaitu menjamurnya minimarket-minimarket

²⁵ Tesa aditya, ‘Ratusan Ojol Geruduk Ojek Pangkalan Di Pasir Impun Bandung’, *CNN Indonesia*, 2023 <<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20230103151117-12-895567/ratusan-ojol-geruduk-ojek-pangkalan-di-pasir-impun-bandung>> (diakses pada tanggal 10 May 2023).

modern yang sempat dituding mematikan pasar tradisional. Pemerintah akhirnya menyasati fenomena tersebut dengan memberikan syarat-syarat kepada pelaku usaha yang ingin membuka minimarket agar mendapatkan izin usaha.²⁶ Konflik antara ojek pangkalan dan ojek online sudah ada sejak dimulainya transportasi berbasis teknologi ini. Pada awal-awal konflik biasanya ojek online akan berusaha menghindari konflik (*avoiding*) dengan tidak menggunakan atribut seperti jaket ataupun helm dan beroperasi seperti ojek pada umumnya, namun tetap menggunakan aplikasinya. kehadiran ojek online dianggap merusak tatanan sosial yang sudah banyak terbentuk di ojek pangkalan.²⁷

b. Pelanggaran lalu lintas oleh driver ojek online karena menggunakan ponsel saat berkendara

Pengguna ponsel berbasis aplikasi dipermudah dengan adanya layanan cepat pemesanan moda transportasi online yang disebut ojek online yang berbasis aplikasi. Saat melakukan pemesanan secara online maka secara otomatis akan timbul suatu perjanjian online di antara kedua belah pihak antara pengemudi dan pengguna atau penumpang. Perjanjian dalam ojek online tertera atau muncul dalam ponsel

²⁶ Ria, 'Ini Solusi Atasi "Bentrokan" Ojek Pangkalan vs Ojek Online', *Hukum Online*, 2015 <<https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-solusi-atasi-bentrokan-ojek-pangkalan-vs-ojek-online-lt5600fb4f53445>> (diakses pada tanggal 10 May 2023).

²⁷ Diana Anggraeni, 'Konflik Transportasi Ojek Pangkalan Dan Ojek Online Di Bandung (Studi Analisis Tentang Identitas Budaya, Manajemen Konflik, Dan Teknologi)', *Communicare*, 4.2 (2017), 41–57. [Konflik Transportasi Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Bandung \(Studi Analisis Tentang Identitas Budaya, Manajemen Konflik, dan Teknologi\) | Request PDF \(researchgate.net\)](#), diakses pada tanggal 6 Mei 2023.

penumpang dan pengemudi sebagai transaksi perjalanan yang telah di sepakati keduanya. Transaksi elektronik dalam perjalanan ojek Online merupakan perjanjian yang saling melekat kepada kedua belah pihak dalam suatu kegiatan pengangkutan. Dengan melakukan pemesanan secara online maka secara otomatis akan timbul suatu perjanjian online di antara kedua belah pihak antara pengemudi dan pengguna atau penumpang. Perjanjian dalam ojek online tertera atau muncul dalam ponsel penumpang dan pengemudi sebagai transaksi perjalanan yang telah di sepakati keduanya. Transaksi elektronik dalam perjalanan ojek online merupakan perjanjian yang saling melekat kepada kedua belah pihak dalam suatu kegiatan pengangkutan. Pelarangan penggunaan *handphone* atau ponsel di jalan raya saat berkendara sebagaimana yang tercantum dalam perundang-undangan yakni Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tercantum dalam pasal 106 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi” sehingga memunculkan kebijakan atau tindakan hukum yang dilakukan oleh pihak kepolisian ialah dengan menerapkan cara 3E yaitu : *Engineering, Education dan Enforcement*.²⁸

Transportasi berbasis online merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi. Transportasi berbasis aplikasi online juga

²⁸ Arikha Saputra, ‘Tindakan Hukum Penggunaan Ponsel Pada Ojek Online Saat Berkendara’, *Jurnal Komunikasi Hukum*, 5.2 (2019), 40–48 <<https://doi.org/https://doi.org/10.23887/jkh.v5i2.17895>>. diakses pada tanggal 1 Mei 2023.

dilengkapi dengan fitur *Global Positioning System* (GPS) sehingga penggunaan ponsel dalam transportasi online menjadi utama dikarenakan ponsel digunakan untuk melakukan transaksi dan sekaligus untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat. Sehingga sering kali pengemudi menggunakan ponsel saat berkendara. Sering kali terlihat pengemudi transportasi darat online menaruh ponsel di atas speedometer atau spion di kendaraannya. Peletakan ponsel pada speedometer atau spion sering dijumpai ketika pengemudi berkendara di jalan raya. Hal ini jelas sangatlah membahayakan baik penumpang dan pengemudi karena dapat mengakibatkan kecelakaan. Meletakkan ponsel di depan maka dapat membuat pengemudi sering kali melihat ponsel yang berada di depannya sehingga hal ini dapat saja mengakibatkan hilangnya konsentrasi dari pengemudi ojek online yang dapat berakibat fatal terjadinya kecelakaan di jalan raya.²⁹

c. Masalah perlindungan hukum bagi driver ojek online terhadap pembatalan sepihak oleh konsumen yang tidak beritikad baik

Seiring perkembangannya kemajuan teknologi dan komunikasi tidak terlepas dari permasalahan yang dapat merugikan pihak lain. Saat ini sedang ramai diperbincangkan di kalangan masyarakat Indonesia khususnya para driver atau pengemudi ojek online mengenai adanya pembatalan sepihak dalam layanan Go-

²⁹ Arikha Saputra. Ibid. Hlm. 43.

Food. Pembatalan sepihak tersebut muncul akibat tindakan konsumen yang beritikad tidak baik dan tidak bertanggung jawab. Pada pembatalan sepihak yang dilakukan konsumen yaitu konsumen memesan jasa dari Go-Food, namun secara tiba-tiba pesanan tersebut dibatalkan, padahal saat itu driver sedang mengantri pesanan konsumen. Bahkan banyak juga konsumen yang tidak beritikad baik dan tidak bertanggung jawab membatalkan, padahal makanan sudah dibeli dan akan diantar ke alamat konsumen yang memesan makanan. Atas tindakan tersebut, maka para driver mengalami kerugian berupa materiil dan bahkan berdampak pada akun driver yang diputus oleh mitra kerjanya. Tentu saja hal itu tidak ada ganti rugi yang didapatkan, karena di dalam perjanjian tidak ada yang menanggung kerugian yang dialami oleh driver.³⁰ Perlindungan hukum terhadap driver Gojek yang mengalami pembatalan sepihak oleh konsumen yang tidak beritikad tidak baik, belum terlindungi secara jelas mengenai pihak siapa yang dapat bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh driver. Sudah menjadi hak bagi driver untuk mendapatkan perlindungan hukum jika merujuk pada Pasal 6 huruf b Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang mengatur bahwa;

“Hak pelaku usaha adalah: hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;”

³⁰ Sinthiarahma Felyna Megawati and Amad Sudiro, ‘Perlindungan Hukum Bagi Driver Ojek Online Terhadap Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen Yang Tidak Beritikad Baik’, *Jurnal Hukum Adigama*, 3.2 (2020), 1309–32, (<https://doi.org/https://doi.org/10.24912/adigama.v3i2.10616>), diakses pada tanggal 10 Mei 2023.

Perlindungan hukum yang dibutuhkan karena tidak terpenuhinya suatu hak dan kewajiban driver yaitu hak untuk mendapatkan pembayaran yang sesuai dari konsumen, jelas hal ini tidak terpenuhinya Pasal 6 huruf a Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yang mengatur bahwa;

“Hak pelaku usaha adalah: hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;”

Kerugian yang dialami driver oleh konsumen yang tidak beritikad baik dalam pemesanan layanan *Go-Food* secara jelas melanggar ketentuan Pasal 1338 ayat 3 KUHPerdara bahwa;

“kontrak harus dilaksanakan dengan itikad baik”

dan dipertegas dengan Pasal 5 huruf b Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yang mengatur bahwa;

“Kewajiban konsumen adalah: beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;”

Berdasarkan perjanjian kemitraan yang terjalin antara PT Gojek Indonesia dengan driver, kedua pihak tersebut didasarkan atas hubungan kemitraan, salah satu klausul perjanjian tersebut PT Gojek Indonesia telah mengalihkan tanggung jawab jika terjadi suatu kesalahan yang disebabkan driver. Namun, permasalahan ini bukan disebabkan oleh driver akan tetapi konsumen yang wanprestasi. Sebagai perusahaan yang sudah menarik manfaat ekonomi atas transaksi angkutan

berbasis aplikasi, penyedia layanan, serta pengelola aplikasi Gojek sudah seharusnya dapat bertanggung jawab berupa ganti kerugian yang telah dialami oleh driver. Itikad baik dalam arti obyektif³¹, bahwa suatu perjanjian yang dibuat haruslah dilaksanakan dengan mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan yang berarti bahwa perjanjian itu harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga tidak merugikan salah satu pihak. Konsekuensinya adalah hakim harus melakukan peninjauan terhadap isi perjanjian yang telah dibuat para pihak yang apabila pelaksanaan perjanjian akan bertentangan dengan itikad baik. Itikad baik dalam arti subyektif artinya bahwa sikap batin seseorang atau kejujuran para pihak dalam melakukan suatu perikatan. Artinya dalam konteks perjanjian ukuran itikad baik didasarkan pada penilaian terhadap tindak tanduk suatu pihak dalam hal melaksanakan apa yang telah dijanjikan dan bertujuan untuk mencegah tindakan yang tidak patut dan sewenang-wenang dari salah satu pihak dalam perjanjian tersebut.³²

e. Perlindungan hukum terhadap keamanan data pengguna ojek online

Perkembangan teknologi dan komunikasi membawa pengaruh yang besar terhadap perkembangan zaman khususnya perdagangan secara online yang baru sedang trend di kalangan konsumennya yaitu Gojek khususnya layanan gofood.

³¹ Suryaningsih Harun, Weny A Dunga, and Abdul Hamid Tome, 'Implementasi Asas Itikad Baik Dalam Perjanjian Transaksi Jual Beli Online', *Jurnal Legalitas*, 12.2 (2018), hlm 90–99, diakses pada tanggal 12 April 2023.

³² Muhammad Arifin, 'Itikad Baik Sebagai Asas Pokok Dalam Hukum Perikatan Nasional', *Jurnal Hukum Dan Pembangunan*, 48.4 (2018), 358–61, diakses pada tanggal 11 April 2023.

Semakin berkembangnya bisnis online seperti perusahaan gojek di Indonesia juga disertai dengan banyaknya penyalahgunaan data pribadi konsumen yang diberikan kepada pengendara gojek. Hingga saat ini belum diketahui secara pasti bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap data pribadi konsumen pengguna jasa gojek? Apa akibat hukum bila terjadi wanprestasi dalam perjanjian Gojek? Perlindungan terhadap data pribadi konsumen Gojek khususnya layanan Gofood apabila terjadi penyalahgunaan data pribadi oleh pengendara Gojek atau memberitahukan hal-hal yang terkait data pribadi kepada pihak lain maka konsumen dapat menggugat secara Perdata berupa ganti kerugian maupun pidana berupa sanksi ancaman penjara atau denda kepada pengendara gojek. Keputusan kepada driver gojek karena hubungan perusahaan penyedia aplikasi gojek dan pengendara hanya perjanjian mitra kerja sama saja yang tidak mencantumkan pasal-pasal mengenai permasalahan tersebut. Selanjutnya akibat hukum yang timbul ketika pengendara gojek wanprestasi atau tidak memenuhi pemesanan konsumen yang sudah disepakati melalui aplikasi maka pengendara gojek harus membayar biaya dan rugi yang telah diderita oleh konsumen.³³ Selain pengemudi, pihak penyedia aplikasi transportasi online ini juga tentu dapat mengetahui beragam informasi pribadi penggunaannya dari data yang dikumpulkannya. Di sisi lain, di banyak pemberitaan dimana kita dapat menemukan beragam kasus penyalahgunaan data pribadi yang seharusnya

³³ Mega Lois Aprilia, 'Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Konsumen Pengguna Gojek', Jurnal Mimbar Keadilan (Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, 2017). <https://www.neliti.com/publications/278194/perlindungan-hukum-terhadap-data-pribadi-konsumen-pengguna-gojek>, diakses pada tanggal 1 April 2023.

merupakan privasi terhadap para pengguna jasa ojek online. Mulai dari pengemudi yang meneror konsumennya, hingga kasus kebocoran sejumlah data pribadi konsumen.³⁴ Berdasarkan uraian di atas maka diketahui bahwa tantangan-tantangan tersebutlah yang harus dicarikan jalan keluar untuk dicarikan solusinya secara hukum, dalam menghadapi tantangan era disrupsi di bidang transportasi online di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat alasan yang cukup untuk melakukan penelitian mengenai perlunya regulasi bagi bisnis layanan Transportasi Ojek Online di Indonesia dan menuangkannya dalam usulan penelitian disertasi yang berjudul: **Fungsi Hukum Dalam Membangun Perilaku Bisnis Layanan Transportasi Ojek Online yang Aman dan Nyaman Di Indonesia.**

1.2. Rumusan Masalah

Perkembangan bisnis layanan transportasi online, terutama ojek online di Indonesia tidak bisa dibiarkan tanpa pengaturan hukum atau regulasi yang jelas. Adanya kepastian hukum atau pengaturan tentang hukum bagi bisnis transportasi online yakni Ojek Online diperlukan untuk membangun perilaku bisnis layanan transportasi yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Pembuatan regulasi tentang bisnis layanan transportasi ojek online sudah harus segera dibuat oleh pemerintah RI untuk memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat dan negara RI. Kepastian

³⁴ Muhammad Syarifuddin Wa Ode Zamrud, 'Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online', *Jurnal Ilmu Hukum Kanturuna Wolio*, 3.2 (2022), 157–71 (<https://doi.org/https://doi.org/10.55340/jkw.v3i2.787>), diakses pada tanggal 23 April 2023.

hukum menjadi syarat pengembangan layanan bisnis transportasi umum yang dapat diawasi oleh pemerintah. Selanjutnya perkembangan bisnis layanan angkutan umum perlu didukung oleh pemerintah dengan regulasi yang jelas sehingga dapat membangun perilaku bisnis dan layanan yang baik seiring bertumbuhnya kesadaran masyarakat pengguna layanan transportasi umum untuk perilaku layanan yang aman dan nyaman.

Penulisan disertasi ini difokuskan pada kajian tentang Fungsi Hukum Dalam Membangun Perilaku Bisnis Layanan Transportasi Online yang aman dan nyaman di Indonesia. Ada pun pokok permasalahan yang akan dikaji meliputi:

- 1) Bagaimana peraturan perundangan atau regulasi mengatur perlindungan bisnis layanan transportasi online di Indonesia?
- 2) Bagaimana praktek atau operasional bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia ?
- 3) Bagaimana konsep hukum yang dibutuhkan untuk menjamin kepastian hukum dalam bisnis layanan transportasi ojek online?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan disertasi ini adalah :

- 1.) Untuk mengkaji dan menganalisis norma-norma peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor transportasi publik di Indonesia, khususnya di bisnis layanan transportasi online. Dalam penelitian ini membahas apakah

di dalam peraturan hukum yang ada (*ius constitutum*) masih terdapat kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, serta ketidak-efektifan, ketidak-efisienan dan ketidak-harmonisan hukum.

- 2.) Untuk mengkaji dan menganalisis pelaksanaan atau implementasi peraturan perundang-undangan dan pelaksanaan bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia. Dalam kajian perlu dibahas pelaksanaan kegiatan bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia (*ius operatum*). Pertanyaannya, apakah sudah sesuai atau belum dengan peraturan hukum yang ada (*ius constitutum*). Pembahasannya akan di dasarkan pada kepentingan para pemangku kepentingan pelaku kegiatan bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia (menurut paradigma pemerintah, pengusaha, masyarakat, praktisi, dan akademisi).
- 3.) Untuk mengkaji dan merumuskan peraturan perundang-undangan yang ideal (*ius constituendum*) bagi perlindungan bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia untuk membangun perilaku pelayanan transportasi ojek online yang aman dan nyaman di Indonesia. Pembahasan peraturan hukum yang ideal (*ius constituendum*) untuk dapat mengatasi kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, ketidak efektifan, ketidak efisienan dan ketidak harmonisan hukum, serta kesenjangan atau “gap” antara *ius operatum* dengan *ius constitutum*.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini, terdiri dari kegunaan teoritis dan kegunaan praktis, yakni :

1.4.1. Manfaat Teoritis

- a. Manfaat teoritis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian yang pertama adalah untuk meningkatkan pengetahuan tentang kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, serta ketidak efektifan, ketidak efisienan dan ketidak harmonisan hukum yang terkandung di dalam peraturan perundang-undangan (ius constitutum).
- b. Manfaat teoritis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian yang kedua adalah untuk meningkatkan pengetahuan tentang kesenjangan antara ius operatum dan ius constitutum yang terjadi sebagai akibat cara pandang (paradigma) pelaku kegiatan (paradigma pemerintah, pengusaha, masyarakat, praktisi, dan akademisi).
- c. Manfaat teoritis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian yang ketiga adalah untuk meningkatkan pengetahuan tentang materi dan format pengaturan hukum yang ideal untuk mengatasi kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, ketidak efektifan, ketidak efisienan dan ketidak harmonisan hukum yg terkandung di dalam peraturan perundang-undangan, serta kesenjangan antara ius operatum

dan *ius constitutum* yang terjadi sebagai akibat cara pandang (paradigma) pelaku kegiatan.

Diharapkan agar melalui hasil kajian penelitian mendapatkan teori hukum dalam membuat peraturan hukum baru yang ideal berupa Undang-Undang yang mengatur tentang bisnis layanan transportasi umum khususnya transportasi ojek online sebagai salah satu moda transportasi publik di Indonesia. Artinya melalui penelitian ini hasilnya akan dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran dalam keilmuan hukum, khususnya hukum di bidang transportasi umum jalan raya di Indonesia.

1.4.2. Manfaat Praktis

- a. Manfaat praktis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian yang pertama adalah untuk meningkatkan kemampuan identifikasi tentang adanya kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, serta ketidak-efektifan, ketidak-efisienan dan ketidak-harmonisan hukum yang terkandung di dalam peraturan yang sudah ada (*ius constitutum*) dalam mengawasi operasional bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia.
- b. Manfaat praktis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian kedua adalah untuk meningkatkan kemampuan identifikasi tentang adanya kesenjangan antara *ius operatum* dan *ius constitutum* yg terjadi selama ini sebagai akibat cara pandang (paradigma) pelaku kegiatan (paradigma

pemerintah, pengusaha, masyarakat, praktisi, dan akademisi) dalam mengawasi bisnis transportasi ojek online di Indonesia

- c. Manfaat praktis yang diperoleh dari hasil pembahasan rumusan masalah penelitian ketiga adalah untuk meningkatkan kemampuan perumusan materi dan format pengaturan hukum yang ideal untuk mengatasi kekurangan atau kekosongan hukum, tumpang tindih dan benturan norma hukum, ketidak efektifan, ketidak efisienan dan ketidak harmonisan hukum yg terkandung di dalam peraturan perundang-undangan, serta kesenjangan antara *ius operatum* dan *ius constitutum* yang terjadi sebagai akibat cara pandang (paradigma) pelaku kegiatan bisnis transportasi ojek online di Indonesia.

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk digunakan lebih lanjut sebagai kontribusi masukan dalam menyusun Reformasi Regulasi dan memberi pengembangan peraturan hukum untuk menyusun aturan tentang transportasi umum dalam bisnis layanan transportasi ojek online yang aman dan nyaman di Indonesia.

1.5. Originalitas/Keaslian Penelitian

Ukuran utama dari sebuah hasil penelitian disertasi, salah satunya adalah originalitas. Sepanjang pengetahuan penulis, dengan melakukan penelusuran kepustakaan, penelusuran internet dan sumber informasi lain, peneliti menemukan beberapa penelitian sebelumnya tentang isu transportasi online, taksi dan ojek online

tetapi memiliki perbedaan fokus dengan penelitian kami yang bertemakan Fungsi Hukum Dalam Membangun Perilaku Bisnis Layanan Transportasi Ojek Online yang aman dan nyaman di Indonesia.

Gagasan penelitian ini lahir dari penelitian yang peneliti lakukan pada penelitian tesis peneliti sendiri. Tema atau topik tentang Bisnis layanan transportasi ojek online ini peneliti pilih karena didukung oleh aktivitas penulis yang masih terlibat bersama pemerintah Republik Indonesia, khusus Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam menyusun kebijakan di bidang transportasi publik secara umum dan khususnya transportasi ojek online di Indonesia. Begitu pula tema ini sudah berhasil penulis jadikan tesis peneliti pada tahun 2018 lalu ketika mengambil Program Magister Ilmu Hukum di Universitas Pancasila. Judul tesis saya ketika itu adalah “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Transportasi Online di Indonesia”. Dalam penulisan tesis tersebut peneliti mendapatkan sebuah kesimpulan bahwa belum adanya kepastian hukum bagi bisnis layanan transportasi online di Indonesia menjadi penyebab tidak adanya perlindungan hukum bagi pengusaha, pelaku dan pengguna transportasi online di Indonesia.

Gagasan penelitian tentang bisnis layanan transportasi ini sudah muncul semenjak peneliti aktif bekerja sebagai anggota tim ahli penyusunan regulasi Peraturan Menteri perhubungan tentang transportasi ojek online bersama Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan RI sejak tahun 2016. Dalam penulisan tesis tersebut peneliti mendapat sebuah kesimpulan bahwa belum adanya

kepastian hukum atau pengakuan hukum bagi bisnis layanan transportasi online di Indonesia menjadi penyebab tidak adanya perlindungan hukum bagi pengusaha, pelaku dan pengguna transportasi online di Indonesia. Berangkat dari kesimpulan inilah peneliti mengembangkan ide untuk meneliti penyebab masalah masih buruknya layanan transportasi ojek online di Indonesia bisa jadi disebabkan lemahnya pengawasan dikarenakan belum adanya pengakuan hukum terhadap bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia. Dalam penelusuran penulis mendapatkan dan menggunakan data tentang kajian dari peneliti lain tentang tema layanan bisnis transportasi ojek online dari sisi ekonomi atau bisnis, teknologi dan transportasi. Bahan-bahan kajian lain ini juga penulis jadikan masukan pendukung dalam melakukan penelitian hukum bisnis layanan transportasi online yang aman dan nyaman di Indonesia

Sejak tahun 2010 mulai marak model layanan transportasi online seperti Ojek Online dan Taksi Online Indonesia. Saat itu bisnis layanan transportasi online beroperasi tanpa ada regulasi yang menjadi payung hukumnya. Tahun 2016 saya mulai aktif dilibatkan menjadi analis kebijakan di bidang hukum transportasi online oleh pemerintah dan para pelaku bisnis transportasi online di Indonesia. Bersama pemerintah dalam hal ini kementerian Perhubungan RI, sejak saya dimasukkan menjadi salah seorang tim ahli hukum pembentukan kebijakan di sektor Transportasi Online di Indonesia. Hingga sekarang, salah satunya fokus membantu dan mendampingi pemerintah juga masyarakat bisnis di transportasi online. Melalui

pekerjaan inilah peneliti bisa terlibat bersama melihat masalah dan mulai menyusun solusi membuat regulasi terhadap bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia.

Hingga saat ini regulasi yang ada hanya berbentuk Peraturan Menteri Perhubungan dan tidak didasarkan pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi payung hukum bagi operasional bisnis layanan angkutan (transportasi) umum di Indonesia. Masalah belum adanya pengakuan atau kepastian hukum ini mendorong peneliti untuk mengembangkan ide tentang perlunya pengakuan hukum dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau Transportasi yang memasukkan layanan transportasi online baik oleh mobil (taksi online) serta sepeda motor (ojek online) sebagai layanan angkutan (transportasi) umum di Indonesia.

Adanya pengakuan hukum sangat diperlukan untuk bisa mengawasi bisnis layanan transportasi online di Indonesia agar memberikan layanan yang aman dan nyaman di Indonesia. Belum diatur atau belum adanya perizinan para pemilik bisnis layanan transportasi ojek online sebagai perusahaan angkutan umum memiliki dampak tidak adanya pengawasan terhadap bisnis layanan transportasi ojek online itu sendiri. Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tidak bisa menjangkau atau melakukan pengawasan dan penegakan aturan dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 kepada para pengusaha bisnis layanan transportasi online. Penyebabnya adalah tidak diaturnya transportasi ojek online dalam UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas Angkutan Jalan membuat para pemilik usaha atau bisnis transportasi online tidak mendaftarkan perusahaannya dan tidak meminta izin operasional kepada Kementerian Perhubungan RI dalam hal ini ke Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang menjadi penanggung jawab atau regulator di bidang usaha layanan transportasi darat di Indonesia sesuai UU No.22 Tahun 2009.

Tidak adanya pengawasan ini berdampak pada perlindungan hukum pelayanan yang diberikan oleh perusahaan ojek online kepada penggunanya, perlindungan bagi para pengemudi transportasi ojek online sebagai mitra dari perusahaan aplikasi transportasi online serta perlindungan hukum bisnis layanan transportasi ojek online. Selama ini juga peneliti masih terlibat aktif memberikan masukan untuk perbaikan hukum dalam mengatur dan mengawasi kerja bisnis layanan transportasi online di Indonesia kepada pemerintah dan pelaku bisnis layanan transportasi online serta kepada masyarakat umum melalui media massa. Berdasarkan pengalaman dan pengamatan tersebut, peneliti mencurigai bahwa tidak adanya kepastian hukum atau pengakuan hukum dalam bisnis layanan transportasi online membuat para pengusaha aplikator transportasi ojek online tidak mau tunduk pada peraturan menteri perhubungan yang sudah dibuat karena tidak diatur dalam UU No:22 tahun 2009. Rasa curiga ini memberi ide pada peneliti bahwa jika ada kepastian hukum yang mengatur tentang bisnis layanan transportasi ojek online dalam UU maka para pengusaha transportasi ojek online akan berubah perilaku atau sikapnya menjadi taat pada hukum yang ada.

Kepastian Hukum adalah sebuah keharusan yang diberikan oleh pemerintah atau negara kepada setiap usaha termasuk bisnis layanan transportasi online termasuk untuk mengatur keberadaan bisnis layanan transportasi ojek online. Misalnya saja jika terjadi masalah kecelakaan dalam layanan maka akan ada kepastian hukum dalam penyelesaiannya. Artinya adanya kepastian hukum layanan transportasi ojek online akan membangun sebuah perubahan perilaku para pelaku bisnis pelayanan transportasi online itu sendiri. Secara nyata dikatakan bahwa teori hukum yang berkaitan adanya hukum dapat membangun perubahan perilaku atau membangun perilaku sosial di masyarakat. Roscoe Pound mengemukakan bahwa hukum merupakan alat rekayasa sosial (*law as a tool of social engineering*). Kepentingan sebagai manusia adalah suatu tuntutan yang dilindungi dan dipenuhi dalam bidang hukum. Pentingnya perlindungan hukum bagi bisnis layanan transportasi ojek online agar pemerintah dapat masuk mengawasi dan memfasilitasi pengembangan pelayanan publik oleh pemerintah dalam layanan transportasi umum. Adanya pengakuan dan hukum di bidang bisnis layanan transportasi ojek online diharapkan bisa membangun kesadaran dan perilaku taat hukum dan menjalankan bisnis layanan transportasi sesuai aturan yang ada nantinya.

Dalam penelitian untuk penulisan disertasi ini, penulis melakukan pencarian dan penelusuran ke beberapa universitas dan pencarian secara elektronik bahan-bahan yang diperlukan. Berdasarkan penelusuran penelitian atau saat mencari referensi penelitian serta penulisan disertasi kami, penulis mendapatkan beberapa hasil

penelitian yang terkait ojek online di Indonesia. Ada beberapa hasil penelitian hukum dan ojek online yang penulis dapatkan penelitian terdahulu dan dijadikan sebagai referensi. Beberapa penelitian terdahulu tentang hukum dan keberadaan bisnis layanan layanan ojek online tersebut antara lain:

1. Prof Udin Silalahi (Dalam Jurnal Hukum & Pembangunan 49 No. 1 (2019): 91-109), Berjudul “Competition Policy On Online Taxi In Indonesia”. Dalam hasil penelitiannya tersebut Prof Udin mengungkapkan bahwa hadirnya bisnis taksi berbasis aplikasi seperti Grabcar dan Gocar menjadi suatu tantangan bagi taksi konvensional yang sudah beroperasi sebelumnya. Hadirnya layanan taksi online diprotes oleh taksi konvensional karena dirasakan dapat mengurangi omset perusahaan taksi konvensional. Pada tanggal 22 Maret 2016 ribuan sopir taksi konvensional mengadakan demonstrasi menentang keberadaan taksi online tersebut, karena taksi online dinyatakan melanggar Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan akibatnya jalan-jalan di Jakarta alami kekacauan dan banyak terjadi kekerasan antara pengemudi taksi konvensional dan taksi online. Keberadaan taksi online tidak dapat dihindari, karena perkembangan teknologi. Taksi online memberikan manfaat dan kemudahan bagi penumpang dalam mengordernya dan tarifnya lebih murah daripada tarif taksi konvensional. Siapa pun yang mempunyai handphone dan mendownload aplikasinya, maka dia dapat memesan taksi online tersebut

dan menjemputnya di tempat dimana penumpang memesannya. Oleh karena itu, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri No. 32/2016 yang mengakui keberadaan taksi online di Indonesia dan yang telah direvisi menjadi Peraturan Menteri No. 26/2017 dan direvisi lagi menjadi Peraturan Menteri No. 108/2017.

2. Sonhaji (Administrative Law & Governance Journal Vol. 1 Issue 4 Nop 2018, tahun 2018) berjudul Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Penelitian dari Sonhaji ini Permasalahan yang diangkat dalam jurnal hukum ini adalah mengenai implikasi dari hubungan hukum yang timbul antara pengemudi ojek online dengan penyedia layanan ojek online dari perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Hubungan hukum yang timbul dari perjanjian antara pengemudi GO-JEK dengan PT GO-JEK Indonesia dilihat dari bentuknya merupakan perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan ini merupakan perjanjian kemitraan yang termasuk perjanjian kemitraan jenis baru dengan pola bagi hasil sebagaimana diatur dalam Pasal 26 (huruf f) Undang-Undang Nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah. Tidak ada perjanjian kerja yang timbul dalam hubungan kemitraan antara PT GO-JEK dengan driver GO-JEK dikarenakan ada salah satu unsur yang tidak terpenuhi yaitu unsur upah, dengan demikian driver

GOJEK bukan merupakan pekerja karena tidak terjadinya hubungan kerja antara PT. GO-JEK dengan driver GO-JEK yang ada hanya hubungan kemitraan di mana kedua belah pihak memiliki kedudukan yang sama sebagai mitra. sehingga pengaturan dan masalah-masalah yang berkaitan dengan perlindungan kerja tidak dapat menggunakan Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

3. Luthfi Hanifa Ryani (Dalam Jurnal DHARMASISYA Jurnal Program Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Tahun 2021). Berjudul “JASA LAYANAN TRANSPORTASI DARING (GOJEK DAN GRAB) DALAM PERSPEKTIF ASEAN ON FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES (AFAS)”, Penelitian yang dilakukan oleh Lutfi Hanifa Ryani ini adalah tentang Transportasi online menjadi sebuah kebutuhan utama di jaman yang mendasarkan kebutuhan pada internet. Kemudahan dalam menggunakan aplikasi, menemukan vendor, pengemudi sampai penghitungan keuntungan per-hari adalah alasan kenapa perlahan seluruh orang di dunia memilih menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi non-online. Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap transportasi online Gojek dan Grab. Namun, bisnis baru ini juga harus diikuti dengan aturan yang adil agar ada

keterbukaan dengan seluruh pengguna transportasi online, Pemerintah sebagai regulator dan pengusaha sebagai vendor dan mitra.

4. **Nabiyla Risfa Izzati (Dalam Jurnal Centre for Research in Equality and Diversity, Queen Mary University of London, Tahun 2022) Berjudul “Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig”.** Nabiyla melakukan penelitian terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 (Permenhub 12/2019) merupakan regulasi pertama yang mengatur mengenai ojek online di Indonesia. Peraturan ini awalnya dianggap sebagai kemenangan bagi para pengemudi ojek online karena akhirnya memberikan payung hukum bagi layanan ojek online. Akan tetapi, tidak sedikit kritik dan problematika yang mengiringi keberadaannya, misalnya terkait ruang lingkupnya yang terbatas dan pengawasan serta pelaksanaannya yang tidak optimal. Hasil penelitian ini bertujuan untuk mengkaji formulasi kewajiban perlindungan keselamatan ojek online dalam Permenhub 12/2019, serta problem penerapan logika hubungan kemitraan dalam peraturan ini. Hasil dari kajian ini menemukan bahwa Permenhub 12/2019 telah memberikan beban kewajiban yang tidak berimbang terhadap pengemudi ojek online dalam pemenuhan aspek-aspek perlindungan yang seharusnya justru menjadi tanggung jawab perusahaan aplikasi. Logika hubungan kemitraan yang dianut dalam

Permenhub 12/2019 menyebabkan pembuat kebijakan terdistorsi dalam mendudukan posisi perusahaan aplikasi sebagai pihak yang lebih memiliki kuasa dalam relasi ojek online.

5. Hanifah Sartika Putri dan Amalia Diamantina (Dalam Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia Program Studi Magister Ilmu Hukum Volume 1, Nomor 3, Tahun 2019 Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Tahun 2019) Berjudul “PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGEMUDI OJEK ONLINE UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT). Hanifa dan Amalia penelitian menggali tentang posisi sepeda motor termasuk dalam klarifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Moda transportasi berbasis online ini juga menyisakan permasalahan memantik pro dan kontra di masyarakat. Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) perkara Nomor 41/PUU- XVI/2018, bahwa permohonan pengujian materiil UU LLAJ dalam kasus diajukan oleh para pengemudi ojek online. Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, spesifikasi penelitian deskriptif analitis, data dalam penulisan ini data sekunder dengan metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan

atau library researah dan wawancara. Dalam perlindungan ojek online belum ada perundang-undangan atau peraturan yang secara khusus yang membahas tentang masalah pengemudi ojek online. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Pemerintah mengeluarkan kebijakan baru melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Semoga penelitian disertasi ini dapat berguna membantu pemerintah Indonesia dan masyarakat Indonesia dalam membangun kepastian hukum dan bermanfaat bagi upaya membangun layanan bisnis transportasi ojek online yang baik, aman dan nyaman di Indonesia. Adanya pengakuan atau kepastian hukum berupa regulasi hukum pada proses selanjutnya akan membangun perilaku taat hukum para pelaku bisnis layanan transportasi ojek online dalam menjalankan bisnisnya yang memberikan rasa aman dan nyaman sesuai hukum yang ada karena sudah kepastian hukum. Ketaatan pada hukum itu dibangun karena sudah ada regulasi hukum, mengatur atau mengakui bisnis layanan transportasi ojek online dalam sistem hukum nasional.

1.6. Sistematika Penulisan

Sebagai sebuah penelitian diharapkan hasilnya dapat bermanfaat bagi perbaikan regulasi hukum transportasi di Indonesia khususnya bagi penataan regulasi hukum transportasi ojek online di Indonesia. Penelitian ini mendalami bagaimana regulasi transportasi di Indonesia termasuk regulasi hukum bisnis layanan transportasi ojek online, bagaimana pelaksanaan dan operasional bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia. Penelitian ini juga mendalami tentang bagaimana masalah yang ada dalam penerapan atau pelaksanaan regulasi hukum bagi bisnis layanan transportasi online di Indonesia. Selanjutnya penelitian ini mendalami bagaimana regulasi yang ideal bagi bisnis layanan transportasi ojek online yang diharapkan bisa berfungsi membangun perilaku para pengelola bisnis layanan agar memberikan layanan transportasi ojek online yang aman dan nyaman.

Untuk itu hasil penelitian ditulis dalam lima bab sebagai disertasi peneliti untuk memperoleh Gelar Doktor dalam Ilmu Hukum pada Universitas Pelita Harapan. Penelitian ini mendalami tentang Fungsi Hukum Dalam Membangun Perilaku Bisnis Layanan Transportasi Online yang Aman Dan Nyaman Di Indonesia.

Bab I hasil penelitian merupakan Pendahuluan yang berisi tentang latar belakang masalah diteliti yakni fenomena maraknya bisnis layanan transportasi ojek online di Indonesia tetapi belum memiliki dasar hukum atau belum diakuinya dalam regulasi hukum transportasi darat. Regulasi hukum untuk transportasi darat di Indonesia yakni UU No:22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan

tidak mengakui keberadaan bisnis layanan transportasi online. Tidak diakuinya bisnis layanan transportasi online ini menimbulkan masalah pengawasan operasional agar memberikan layanan yang aman, nyaman dan akses. Tidak akuinya bisnis layanan transportasi online di Indonesia membuat pemerintah sulit melakukan pengawasan atau penegakan hukum dengan menggunakan UU No:22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akibatnya terjadi masalah dari para pengelola, pelaku dan pengguna layanan transportasi online. Bagian Bab I Pendahuluan terdiri dari Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian. Manfaat Penelitian, Originalitas atau Keaslian Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II adalah Tinjauan Pustaka yang berisi tentang Landasan Teori dan Landasan Konseptual dari penelitian. Landasan Teori dalam penelitian berisi pembahasan serta analisis dengan menggunakan beberapa teori yang relevan. Begitu pula penelitian ini akan membahas beberapa landasan konseptual yang digunakan guna mendukung memberi pengertian dan konsep-konsep hukum yang digunakan dalam penulisan disertasi dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti. BAB III adalah Metodologi Penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian. Metode Penelitian dalam disertasi ini berisi Bentuk dan Pendekatan Penelitian, Bahan Hukum, Teknik Pengumpulan/Cara Perolehan Data, Jenis Data dan Pengolahan dan Analisa Data yang digunakan peneliti. BAB IV disertasi ini adalah bagian PEMBAHASAN DAN ANALISA dari hasil penelitian. Isi dari bab Pembahasan dan Analisa ini berisi pembahasan dan analisis dari Peraturan perundangan di bidang transportasi publik,

regulasi perlindungan transportasi online di Indonesia, Praktek atau operasional bisnis layanan transportasi umum ojek online di Indonesia serta konsep hukum yang dibutuhkan sebagai kepastian hukum yang dapat membangun perilaku bisnis transportasi ojek online yang aman dan nyaman di Indonesia. Bab V disertasi ini adalah bagian Penutup yang berisi Kesimpulan dan Saran atau rekomendasi peneliti setelah membahas semua hasil penelitian. Kesimpulan dari hasil penelitian yang dibagi menjadi Kesimpulan atas Rumusan Masalah No. 1, Kesimpulan atas Rumusan Masalah No. 2 dan Kesimpulan atas Rumusan Masalah No. 3. Terakhir Bab V ini akan berisi Saran/Rekomendasi peneliti dari penelitian yang dilakukan.