

TRANSPORTASI OJEK DARING BERBASIS APLIKASI DILIHAT DARI PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN INDONESIA

Oleh:

Sasmiar, S.H.,M.H., Dr. Arsyad, S.H.,M.H. dan Umar Hasan, S,H., M.H.

Abstrak

Jasa layanan ojek telah memasuki era baru dengan lahirnya layanan ojek daring berbasis aplikasi. Terjadi polemik dengan keberadaan ojek sebagai transportasi, disatu sisi keberadaan ojek daring mampu menjawab kebutuhan masyarakat, namun disisi lain status hukum transportasi daring sebagai kendaraan umum juga diperdebatkan mengingat mobil atau motor yang digunakan perusahaan adalah kendaraan pribadi (plat hitam) bukan plat kuning (kendaraan umum). Adapun tujuan penelitian adalah: untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan tentang ojek daring yang berbasis aplikasi, untuk mengetahui dan menganalisis hubungan hukum antara penyedia jasa aplikasi dengan driver ojek daring, dan untuk mengetahui dan menganalisis hubungan hukum antara driver dengan pengguna jasa ojek daring. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan undang-undang dan pendekatan konsep. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: Pengaturan transportasi ojek daring tidak tunduk dengan Ketentuan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena berdasarkan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ dan Putusan MK Nomor 41/PUU-XVI/2018, kendaraan sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum, hubungan antara penyedia aplikasi dengan driver tidak tunduk pada Undang-Undang Ketenagakerjaan karena tidak ada unsur, upah, perintah dan pekerjaan. Hubungannya merupakan hubungan kemitraan yang tunduk pada perkatan pada umumnya yang diatur pada Kitab Undang-Undang hukum perdata, Usaha transportasi ojek daring termasuk dalam aspek hukum perlindungan konsumen, yaitu hubungan yang timbul antara driver dengan pengguna jasa. Diharapkan pemerintah dapat mewujudkan kepastian hukum pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan ojek daring, baik pengusaha, driver dan penumpang atau pengguna jasa.

Keyword: Transportasi, Ojek Daring, Berbasis Aplikasi, Peraturan Perundang-undangan.

A. PENDAHULUAN

Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi tidak dapat dipisahkan dari aktivitas kehidupan masyarakat, penggunaan smart phone dimanfaatkan sebagai media bisnis, sumber ilmu pengetahuan, sumber informasi, sehingga berdampak pada pada gaya hidup masyarakat dari konvensional ke on line (daring), mulai dari kebutuhan akan berbelanja , order angkutan umum dan lain-lain.

Fenomena transportasi jalan online merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi diseluruh dunia pada umumnya dan di Indonesia pada khususnya. Perkembangan dunia transportasi dan komunikasi tidak terlepas pula dari perkembangan ilmu pengetahuan (*science*) dan teknologi. Semakin maju ilmu pengetahuan dan teknologi, yang dapat dilihat dari semakin berkembangnya inovasi semakin berkembang dan semakin canggih pula transportasi dan komunikasi dalam masyarakat (Andika Wijaya, 2016:1).

Pelayanan angkutan umum berbasis teknologi informasi secara daring (*on line*) sebagai solusi akan kebutuhan angkutan yang memberikan kemudahan bagi masyarakat, sehingga timbullah bisnis ojek daring seperti Perusahaan gojek, grab, yang berperan sebagai penghubung antara pengguna jasa dengan pengemudi (*driver*).

Pengangkutan umum berbeda dengan pengangkutan biasa. Hal yang membedakan antara keduanya adalah ada atau tidak adanya bayaran atau tarif yang dikenakan kepada penumpang dan/atau pengirim atau penerima barang. Kendaraan angkutan umum terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan tidak bermotor meliputi kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang dan kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari satu tempat ketempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai (H.M.N. Purwosutijpto, 2003;1). H.M.N Purwosutijpto, mendefinisikan pengangkutan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat (2003;2).

Setiap pengangkutan bertujuan untuk memberikan kemudahan dalam segala kegiatan masyarakat, kemudahan (*aksesibilitas*) ini diartikan sebagai mudahnya lokasi tujuan itu dicapai tanpa memandang jauh atau dekatnya lokasi tersebut. (Fidel Miro, 2012;9). Jumlah kendaraan yang tersedia sebagai angkutan umum dengan kebutuhan masyarakat seringkali tidaklah seimbang. Bukan hanya ketersediaan kendaraan yang

menjadi alasan meningkatnya kebutuhan akan angkutan umum, tetapi efesisiensi waktu dan kenyamanan untuk mendapatkan sarana transportasi berupa angkutan umum juga menjadi salah satu pertimbangan. Kebutuhan yang tidak sepenuhnya mampu dipenuhi oleh angkutan umum berimbas kepada munculnya angkutan-angkutan lain yang menawarkan jasa layanan layaknya angkutan umum untuk dapat memindahkan orang dan barang dari tempat asal ketempat yang dikehendaki. Keadaan seperti ini dimanfaatkan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor untuk menawarkan jasa ojek yang bisa mengantar penumpang dan/atau barang ketempat tujuan.

Saat ini ojek menjadi pilihan yang sangat praktis bagi pengguna jasa angkutan umum untuk menjadi ojek sebagai sarana transportasi mencapai tempat tujuan dengan nyaman dan ketepatan waktu yang ditawarkan jasa ojek. Keberadaan ojek pada saat ini di Indonesia tidak bisa dipandang sebelah mata sebagai jasa angkutan. Jasa layanan ojek telah memasuki era baru dengan lahirnya layanan ojek daring berbasis aplikasi. Layanan ojek daring berbasis aplikasi menawarkan berbagai keunggulan dibandingkan angkutan umum lainnya yang tersedia saat ini. Hingga saat ini banyak yang menawarkan jasa angkutan umum menggunakan sepeda motor (ojek) dengan berbasis aplikasi.

Pertumbuhan ojek daring berbasis aplikasi yang begitu pesat dan berhasil menjaring ribuan tenaga kerja sebagai *driver* telah berhasil membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat dan memberikan pilihan model transportasi bagi masyarakat yang mengharapkan sarana transportasi yang baik, aman, dan nyaman.

Pemesanan ojek daring hanya dilakukan melalui aplikasi di smartphone. Selain itu ojek daring tidak hanya melayani jasa angkutan orang, seperti ojek pada umumnya, melainkan juga melayani jasa angkutan barang, dan bahkan juga menyediakan jasa pesan antar makanan dan berbelanja di toko-toko.

Pasal 47 Undang – Undang Nomor Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis, sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Menurut Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping.

Terjadi polemik dengan keberadaan ojek sebagai transportasi, disatu sisi keberadaan ojek daring mampu menjawab kebutuhan masyarakat, namun disisi lain status hukum transportasi daring sebagai kendaraan umum juga diperdebatkan mengingat mobil atau motor yang digunakan perusahaan adalah kendaraan pribadi (plat hitam) bukan plat kuning (kendaraan umum).

Guna mengisi kekosongan hukum tersebut, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang mengakomodir kendaraan roda empat dari armada transportasi daring layaknya kendaraan umum. Jadi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 mengakui penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi. Ketentuan ini direvisi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017, Melalui Peraturan Menteri tersebut pemerintah memberikan kepastian hukum terhadap keberadaan taksi on line (daring) namun tidak terhadap ojek daring, maka untuk ojek daring berbasis aplikasi belum ada pengaturannya. Jadi ojek daring (go-car, go jek dll) belum ada aturan yang mengakomodir sebagai kendaraan umum.

Selain itu perlu dilihat bagaimana hubungan hukum antara penyedia aplikasi dengan *driver*, apakah termasuk hubungan kerja atau hubungan kemitraan. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyebutkan bahwa hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Perjanjian kerja merupakan perjanjian antara pekerja dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak dan kewajiban.

Perjanjian yang dibuat antara pihak penyedia aplikasi dengan driver berlaku ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, karna hubungan hukum yang terjalin antara ojek daring dengan penyedia aplikasi menggunakan perjanjian kemitraan. Kemitraan adalah adalah satu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan. Karena merupakan suatu strategi bisnis maka keberhasilan kemitraan sangat ditentukan oleh adanya kepatuhan di antara yang bermitra dalam menjalankan etika bisnis (Muhammmad Jafar Hafsa, 2003:44).

Selain itu perlu juga dilihat bagaimana hubungan antara *driver* dengan pengguna jasa atau konsumen. Terlepas dari status kendaraan umum yang belum jelas, konsumen sebagai pengguna jasa tetap mendapatkan perlindungan hukum. Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan paparan tersebut di atas tim peneliti tertarik untuk meneliti persoalan bagaimana Transportasi Ojek Daring Berbasis Aplikasi Dilihat Dari Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia.

B. PEMBAHASAN

1. Kedudukan hukum transportasi ojek daring

Salah satu aspek penting bagi kegiatan usaha yang bergerak dibidang transportasi, baik transportasi orang maupun barang di ruang lalu lintas jalan adalah aspek perizinan. Bagi perusahaan angkutan umum, syarat legalitas itu berwujud surat izin penyelenggaraan angkutan. Pasal 78 ayat (1) PP No 74 Tahun 2014, mewajibkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan barang atau/dan orang memiliki;

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.

Penyelenggaraan pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan di jalan pada dasarnya bertujuan untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi unsur keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan keteraturan di jalan

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala .

Penggunaan sepeda motor sebagai sebagai alat angkut orang dengan menarik bayaran atau uang jasa, selain tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, juga tidak mengatongi izin usaha yang berkaitan dengan aspek perusahaan dan izin penyelenggaraan angkutan barang atau orang merupakan bentuk pelanggaran terhadap Undang- Undang Nomor 22 Tahun 1999 dan PP Nomor 74 Tahun 2014.

Berdasarkan PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, kendaraan motor dikelompokkan menjadi 4 jenis, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Ketika pelaksanaan pengangkutan diperuntukkan sebagai kegiatan jasa transportasi yang disertai pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan, maka sarana atau alat transportasi yang harus digunakan adalah kendaraan bermotor umum.

Pasal 47 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara lengkap menyatakan bahwa;

- (1) Kendaraan terdiri atas:
 - a. Kendaraan bermotor
 - b. Kendaraan tidak bermotor
- (2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasar jenis:
 - a. Sepeda motor
 - b. Mobil penumpang
 - c. Mobil bus
 - d. Mobil barang
 - e. Kendaraan khusus
- (3) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi;
 - a. Kendaraan bermotor perseorangan; dan
 - b. Kendaraan bermotor umum
- (4) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam;
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan

Ketentuan Pasal 47 ayat (3) Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memfungsikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan umum, jadi Pasal 47 ayat (3) menyatakan bahwa sepeda motor tidak termasuk sebagai alat angkutan umum. Begitu juga dalam Pasal 137 ayat (3) dinyatakan bahwa angkutan barang wajib menggunakan mobil barang. Selain itu transportasi ojek daring juga tidak memenuhi ketentuan Pasal 23 ayat (1) PP Nomor 74 Tahun 2014 bahwa angkutan umum harus memiliki rute tetap dan teratur sedangkan transportasi ojek daring tidak memiliki rute tetap dan teratur. Angkutan umum juga wajib melakukan pengujian kendaraan bermotor karena berhubungan dengan keselamatan untuk mengangkut orang.

April 2018, 54 (lima puluh empat) orang pengemudi ojek daring mengugat Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Umum ke Mahkamah Konstitusi.

Pemohon dalam perkara ini menganggap hak dan kewenangan konstitusionalnya telah dirugikan dengan berlakunya Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Norma yang dijadikan dasar pengujian, yaitu; (1) Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945 “Tiap-tiapa warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”, Pasal 28D ayat (1) “ setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”.

Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan dianggap oleh pemohon bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2) seta Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, karena berdasarkan fakta keberadaan pengemudi ojek on line (daring) ada disekitar kita yang beroperasi memanfaatkan penggunaan aplikasi, seperti perusahaan Gojek, Grab, guna memenuhi permintaan masyarakat/konsumen akan kebutuhan angkutan umum orang dan/atau barang melalui on line dan masyarakat merasa senang dan terbantu dengan beroperasinya ojek daring, maka terhadap fakta ini, seharusnya ada perlindungan hukum bagi para pemohon, akan tetapi dengan berlakunya ketentuan Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak mengatur dan memfungsikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum, akibatnya tidak memberikan jaminan hak konsitutional para pemohon berupa persamaan kedudukan dalam hukum, pengakuan, jaminan, perlindungan, bahkan kepastiann hukum yang adil.

Terhadap dalil para pemohon tersebut Mahkamah Konstitusi mempertimbangkan bahwa; dasar filosofis dari Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana termuat dalam konsideran, menyatakan;

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Bahwa lalu intas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah

Sesuai dengan dasar filosofis tersebut, angkutan jalan bertujuan untuk mendukung pembangunan guna memajukan kesejahteraan umum, oleh karena itu sebagai sistem transportasi nasional maka angkutan jalan harus mewujudkan keamanan dan keselamatan. Berdasarkan hal tersebut di atas maka diaturlah kriteria jenis angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (3) Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , yaitu kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan memungut bayaran. Dan jenis kendaraan bermotor umum haruslah dapat mewujudkan keamanan dan keselamatan.

Alasan pemohon menyatakan bahwa, Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1), (2), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, menurut Mahkamah Konstitusi Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 tidak ada kaitannya sama sekali dengan kendaraan bermotor karena Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 berkaitan dengan kedudukan yang sama setiap warga negara ketika terjadi pelanggaran hukum harus diperlakukan sama tidak ada perbedaan dan kedudukan yang sama warga negara ketika akan duduk di pemerintahan. Demikian juga kaitan dengan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, tidak menghalangi pemohonan untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak. Selanjutnya terhadap pertentangan Pasal 47 ayat (3) dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, Menurut Mahkamah Konstitusi tidak terdapat korelasi antara hak para pemohon atas pengakuan jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum karena Pasal 28D ayat (1) adalah berkaitan dengan hak setiap warga negara ketika berhadapan dengan hukum, misalnya para pemohon jika bersengketa di pengadilan.

Pihak Mahkamah Konstitusi dengan Putusan Nomor 41/PUU-XVI/2018, menolak permohonan karena menganggap sepeda motor bukan sebagai kendaraan yang aman untuk angkutan umum. Namun demikian ojek daring tetap dapat berjalan meski tidak diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setelah Mahkamah Konstitusi mengeluarkan putusan menolak ojek daring sebagai transportasi umum, Kemenhub mengeluarkan rekomendasi tentang pengaturan ojek

daring dilakukan oleh Pemda dengan dasar untuk menjaga ketertiban dan keamanan bukan dalam konteks transportasi.

2. Hubungan hukum antara penyedia aplikasi dengan driver

Berdasarkan Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Ketenagakerjaan, hubungan kerja sebagai hubungan antara pekerja dengan pengusaha berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur, pekerjaan, upah dan perintah.

1. Pekerjaan

Unsur ini terpenuhi jika pekerja melaksanakan pekerjaan yang diberikan oleh perusahaan. Untuk driver ojek daring mereka bekerja bukan karena perintah dari penyedia aplikasi tapi berdasarkan permintaan dari pengguna ojek daring.

2. Upah

Driver ojek daring tidak mendapatkan upah dari perusahaan penyedia aplikasi, karena driver menerima komisi atau persentase. Unsur upah ini akan terpenuhi jika driver menerima kompensasi berupa uang tertentu yang besar jumlahnya tetap dalam periode tertentu

3. Perintah.

Perintah mengantar penumpang tidak berasal dari perusahaan, tapi dari penumpang dan driver diberi kebebasan untuk mencari penumpangnya sendiri.

Hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan driver bukanlah hubungan kerja karena tidak ada bawahan dan atasan, dan tidak ada unsur perintah, upah, jadi hubungan hukumnya merupakan hubungan kemitraan. Jika hubungan antara pengusaha penyedia aplikasi dengan driver hubungan kemitraan, maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Perundang-undangan lainnya dibidang ketenagakerjaan lainnya tidak berlaku. Karena peraturan di bidang ketenagakerjaan mengatur mengenai hal-hal sehubungan dengan pekerja dan pengusaha. Oleh karena tidak ada hubungan kerja maka driver juga tidak berhak menuntut hak-hak yang biasa diterima pekerja pada umumnya seperti upah lembur, jamsostek, maupun pesangon jika hubungan kerja mereka berakhir.

Penyedia layanan aplikasi merupakan perusahaan teknologi, bukan merupakan perusahaan transportasi yang memberikan layanan transportasi. Hubungan hukum antara penyedia aplikasi dengan driver ojek daring adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja.

Perjanjian kemitraan adalah suatu hubungan antara satu pihak yang satu dengan pihak yang lain atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Ketentuan

umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 KUHPerdara dan Pasal 1320 KUHerdata. Berdasarkan asas kebebasan berkontrak yang terdapat pada Pasal 1338 “ semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku bagi undang-undang bagi mereka yang membuatnya”, Berdasarkan asas kebebasan berkontrak ini, para pihak bebas membuat perjanjian tentang apa saja, dengan apa saja dan bebas menentukan bentuknya. Asas Kebebasan berkontrak ini tidak boleh elanggar Pasal 1337 KUHPerdara, yang menyatakan “suatu sebab adalah terlarang, apabila di larang oleh undang-undang, atau bila berlawanan dengan kesusilaan atau ketrtiban umum serta harus memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana diatur pada pasal 1320 KUHPerdara, yaitu:

1. Kesepakatan para pihak. Kesepakatan berarti ada persesuaian kehendak yang bebas antara para pihak mengenai hal-hal pokok yang diinginkan dalam perjanjian. Para pihak harus mempunyai kemauan yang bebas untuk mengikatkan diri, dimana kesepakatan itu dapat dinyatakan secara tegas maupun diam-diam. Bebas maksudnya tidak ada khilaf (dwaling), paksaan (dwang), dan penipuan (bedrog). Berdasarkan Pasal 1321 perjanjian tidak sah jika terdapat unsur khilaf, paksaan dan penipuan.
2. Kecakapan para pihak, menurut Pasal 1329 KUHPerdara, pada dasarnya semua orang cakap membuat perjanjian , kecuali ditentukan tidak cakap oleh Undang-Undang
3. Mengenai suatu hal tertentu, hal tertentu artinya apa yang diperjanjikan hak dan kewajiban kedua belah pihak. Menurut Pasal 1333 KUHPerdara, obyek perjanjian tersebut harus mencakup pokok barang tertentu yang sekurang-kurangnya dapat ditentukan jenisnya.
4. Sebab yang halal, sebab yang halal adalah isi perjanjian isi it sendiri, yang merupakan tujuan yang akan dicapai. Tujuan perjanjian tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan sebagaimana diatur pada Pasal 1337 KUHPerdara.

Perjanjian antara driver ojek daring dengan penyedia aplikasi, driver ojek daring harus mengunduh aplikasi ojek daring tersebut. Srbagai contoh dalam aplikasi GO-JEK, dilampirkan perjanjian kemitraan. Salah satu iisi perjanjian kemitraan tersebut adalah sebagai berikut:

“ dengan ini mitra memberikan persetujuan atas syarat dan ketentuan yang tercantum di dala perjanjian kerjasama ini dengan cara melakukan tindakan mengklik persetujuan secara elektronik atas perjanjian ini, mengakses dan menggunakan aplikasi GO-JEK”. Apabila mitra tidak setuju dengan persyaratan, mitra dapat memilih untuk tidak mengakses atau menggunakan aplikasi tersebut.

Sedangkan ketentuan khusus, dapat merujuk pada ketentuan Persekutuan Perdata pada Pasal 1618 KUH Perdata sampai dengan Pasal 1641 KUH Perdata, yakni hubungan para pihak antara mitra satu dengan mitra lainnya.

Jadi hubungan hukum antara pengusaha penyedia aplikasi dengan driver adalah setara (mitra) karena tidak ada unsur upah dan perintah. Pada kemitraan adanya posisi taawar yang setara berdasarkan peran masing-masing. Pada kemitraan usaha terdapat hubungan yang timbal balik, bukan seperti hubungan antara majikan dan buruh atau terhadap atasan dan bawahan.

3. Hubungan Driver dengan Penumpang

Hubungan antara penumpang dengan driver ojek daring adalah konsumen dengan penyedia jasa layanan. Hal ini karena menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut Undang-Undang Perlindungan Konsumen), konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat baik untuk kepentingan diri sendiri, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan". Dengan demikian dapat dikatakan bahwa semua orang adalah konsumen karena membutuhkan barang dan jasa untuk mempertahankan hidupnya sendiri, keluarganya, ataupun untuk memelihara/merawat hartanya.

Persoalan hubungan produsen- pelaku usaha dengan konsumen biasanya dikaitkan dengan produk (barang dan/atau jasa) yang dihasilkan teknologi. Maka persoalan perlindungan konsumen erat kaitannya dengan persoalan teknologi, khususnya teknologi manufaktur dan teknologi informasi. Dengan makin berkembangnya industri dan teknologi memungkinkan semua lapisan masyarakat terjangkau oleh produk teknologi, yang berarti juga memungkinkan semua masyarakat terlibat dengan masalah perlindungan konsumen.

Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor Perlindungan Konsumen memberikan pengertian atas jasa setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan konsumen.

Hubungan antara penumpang dengan driver adalah konsumen dengan penyedia layanan jasa. Dengan demikian, baik pengusaha penyedia aplikasi dan driver ojek daring

sebagai penyedia layanan jasa wajib melaksanakan hak penumpang sebagai konsumen, sebagaimana diatur pada Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen;

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan Advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapat kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.;

Hak konsumen sebagaimana tersebut di atas dapat berupa hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan yang mengandung pengertian bahwa konsumen berhak mendapatkan produk yang aman, yang memberikan keselamatan. Oleh karena itu konsumen harus dilindungi dari segala bahaya yang mengancam kesehatan, jiwa, dan harta bendanya.

C. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan transportasi ojek daring tidak tunduk dengan Ketentuan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena berdasarkan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ dan Putusan MK Nomor 41/PUU-XVI/2018, kendaraan sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum.
2. Hubungan antara penyedia aplikasi dengan driver tidak tunduk pada Undang-Undang Ketenagakerjaan karena tidak ada unsur, upah, perintah dan pekerjaan.

Hubungannya merupakan hubungan kemitraan yang tunduk pada peraturan pada umumnya yang diatur pada Kitab Undang-Undang hukum perdata.

3. Usaha transportasi ojek daring termasuk dalam aspek hukum perlindungan konsumen, yaitu hubungan yang timbul antara driver dengan pengguna jasa .

B. Saran

Diharapkan pemerintah dapat mewujudkan kepastian hukum pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan ojek daring, baik pengusaha, driver dan penumpang atau pengguna jasa.

DAFTAR PUSTAKA

- Badawi, Abdulrahman, *Hukum Perburuhan Indonesia*, Grafindo Persada, Jakarta, 1995
- Hafsah, Jafar muhammad, *Kemitraan Usaha Konsepsi dan Strategis*, Sinar Harapan, 2003
- Manulang, H.Sendjun, *Pokok-Pokok Hukum Ketenagakerjaan*, Renike Cipta, Jakarta, 1990
- Miro, Fadel, *Pengantar Sistem Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 2012
- Purwojijpto, HMN, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Jilid Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, 2003
- Patrik, Purwahid, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Mandar Maju, Bandung, 1994
- Soepomom, Imam, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Djambatan, Jakarta, 1990
- Wijaya, Andika, *Aspek Hukum Bisnis Ttransportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakaeta, 2016