

## Urgensi Adanya Aturan Khusus Terkait Hukum Transportasi Online Pada PT. Gojek

Fiorella Angella Dameria, Gunardi Lie, Moody R. Syailendra

Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara

Correspondence: fiorella.205200124@stu.untar.ac.id; gunardi@fh.untar.ac.id; moodys@fh.untar.ac.id

**Abstrak.** Indonesia adalah rumah bagi 300 juta orang dan memiliki salah satu kota terpadat di dunia. Sayangnya, Indonesia masih terdaftar sebagai salah satu negara berkembang. Menyikapi ketiadaan sistem transportasi umum yang berkualitas, sektor swasta dan informal untuk transportasi telah mengembangkan solusinya. Mereka mengisi kekosongan sistem transportasi yang kurang berkualitas di Indonesia dengan menyediakan sarana transportasi yang efektif bagi masyarakat di tengah keterpurukan ekonomi. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normative. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui aturan yuridis yang mengatur PT. GOJEK sebagai badan hukum dan urgensi hukum transportasi online PT. GOJEK memiliki aturan tersendiri. Seharusnya pemerintah dapat segera mengeluarkan aturan khusus PT. GOJEK demi kepentingan Negara, PT GOJEK, Driver dan Pengemudi.

**Kata Kunci :** Transportasi, PT.GOJEK, Aturan, Urgensi.

**Abstract.** Indonesia is home to 300 million people and has one of the most densely populated cities in the world. Unfortunately, Indonesia is still listed as a developing country. Responding to the absence of a quality public transport system, the private and informal sector for transportation has developed a solution. They fill the gaps in Indonesia's inadequate transportation system by providing effective means of transportation for people amidst an economic downturn. This research is normative juridical research. The purpose of this study is to find out the juridical rules governing PT. GOJEK as a legal entity and the legal urgency of online transportation for PT. GOJEK to have its own rules. The government should be able to immediately issue special rules for PT. GOJEK in the interest of the State, PT GOJEK, Drivers and Drivers.

**Keywords:** Transportation, PT. GOJEK, Rules, Urgency.

### PENDAHULUAN

Saat ini masyarakat disuguhkan dengan munculnya transportasi online. Layanan transportasi GOJEK menjadi terobosan baru di dunia angkutan. Layanan transportasi online sangat membantu masyarakat sebagai sarana transportasi baru yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Pelaku usaha memanfaatkan media online yang cakupan aksesnya sangat luas dan merata di seluruh dunia untuk promosi dan penjualan barang-barang dan/atau jasa<sup>1</sup>.

Rekrutmen driver yang ketat dilakukan dengan sangat selektif dan menyeluruh oleh PT. GOJEK Indonesia karena mereka ingin mempekerjakan pengemudi yang mampu memberikan pelayanan terbaik untuk konsumen. Sebelum menjadi bagian dari PT. GOJEK Indonesia, para driver lebih dulu diminta menyiapkan jaminan di dalam pendaftarannya, mulai dari syarat pendidikan diploma dan lainnya, identifikasi sertifikat seperti surat pernikahan untuk yang sudah menikah, fotokopi kartu keluarga, agar jika ada sesuatu tidak diinginkan akibat kesalahan driver, PT. GOJEK Indonesia dapat mengidentifikasi driver yang mana harus bertanggungjawab<sup>2</sup>.

GOJEK adalah salah satu aplikasi yang digunakan untuk transaksi online. Kontraktual hubungan antara bisnis dan konsumen didasarkan pada transaksi elektronik yang diatur di dalam Undang-undang No.11 dari 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik. Sebelum itu pemberlakuan dari itu ITE terkait semua formulir dan kontrak dulu diatur oleh secara sipil atau tertulis<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Fajrina, H. N. (2015) Gojek Menanti Kepastian Hukum Sistem Berbagi Perjalanan [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com)

<sup>2</sup> Biografi.com (2015) Biografi Nadiem Makarim- CEO dan Pendiri PT. GO-JEK Indonesia. [www.biografi.com](http://www.biografi.com)

<sup>3</sup> Marzuki, P. M. (2005) 'Penelitian hukum'. Kencana, Bandung. Hal 23

Namun saat ini ada beberapa keluhan yang diterima oleh GOJEK melalui akun sosial media mereka. Salah satunya adalah dari driver yang memperlakukan adanya tanda dan rambu lalu lintas yang kurang tepat, banyak orang yang menunggu pesanan secara tidak tertib di sembarang tempat yang sering menyebabkan kemacetan lalu lintas. Hal-hal ini, tentunya sangat berbahaya bagi konsumen dan pengemudi. Keluhan lainnya terkait keterlambatan kedatangan driver. Maka walaupun bermacam upaya mati-matian dilakukan secara menyeluruh dan perspektif ini bukan hanya soal hukum melindungi para konsumen dan keberlanjutan kesejahteraan driver tetapi juga menganalisis peran dan fungsi dari ekonomi digital dan masyarakat<sup>4</sup>. Masalah yang paling sulit adalah memperkenalkan sistem perundang-undangan dan yurisdiksi terapan yang efektif kepada masyarakat agar taat hukum<sup>5</sup>.

Pengaturan transportasi GOJEK dianggap perlu, belum jelas apakah itu jenis dari angkutan umum biasa atau termasuk pada sepeda motor yang digunakan sebagai kendaraan pribadi. Jadi masalah timbul saat terjadi kehilangan barang yang menimpa konsumen maka siapa yang akan bertanggungjawab.

GO-JEK adalah Aplikasi berbasis teknologi perusahaan jasa angkutan yang bertujuan pada kebaikan dan kesejahteraan karyawan di berbagai sektor informal di Indonesia<sup>6</sup>. PT. GO-JEK Indonesia yang berdiri pada tahun 2010 merupakan sebuah perusahaan transportasi terlibat dalam menjemput atau mengangkut jasa dan orang dengan kendaraan beroda dua, atau disebut sebagai ojek, yang penggunaannya difokuskan pada telepon aplikasi<sup>7</sup>. Kehadiran perusahaan menyediakan kenyamanan kepada publik dalam transportasi sehari-hari, dalam hal ini pengguna terhindar dari kebutuhan untuk mencari ojek di pusat-pusat ojek informal atau di jalan-jalan. Sementara itu, fakta bahwa aplikasi dapat dioperasikan melalui ponsel memungkinkan penggunaannya untuk mengaksesnya waktu kapanpun dan dimanapun tempat dengan mudah.

Dari penelusuran yang mendalam diketahui bahwa PT. GO-JEK Indonesia tidak berlaku dasar sistem gaji. Perusahaan menggunakan system bagi hasil yang didapat melalui alokasi sejumlah pendapatan tertentu kepada karyawan dari laba yang diperoleh. Dari seluruh keuntungan yang diperoleh, 80 persen masuk ke dompet pengendara GO-JEK, sedangkan sisanya milik perusahaan. Dalam praktiknya, tidak ada aturan perlindungan khusus yang dimiliki diberlakukan oleh penyedia jasa angkutan bagi penumpangnya. Ini seperti yang dibuktikan di dalam beberapa kasus pengendara yang merugi, misalnya terjadi kecurangan pesanan barang dagang, kecelakaan, dan pesanan palsu yang menghasilkan kerugian yang cukup besar.

Di sisi lain, dilihat dari aspek legalitas, GO-JEK belum terhitung termasuk ke massa angkutan umum. Ini adalah penolakan GO-JEK oleh beberapa orang komunitas, khususnya konvensional ojek pengendara. Hal ini diperparah dengan kasus kecelakaan yang dialami para pengendara GO-JEK terlibat, beberapa di antaranya bahkan merenggut nyawa para pengendara. Berkaitan dengan masalah ini, PT. GO-JEK Indonesia dinilai meninggalkan tanggung jawab, dengan demikian melanggar Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Tenaga kerja<sup>8</sup>.

## METODE PENELITIAN

### Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini, digunakan suatu pendekatan penelitian dengan maksud untuk mempermudah pelaksanaan penelitian. Pendekatan penelitian adalah suatu metode atau cara dalam

---

<sup>4</sup> Mathios, A., Micklitz, H., Reisch, L. et Al. (2020) Jurnal dari Konsumen kebijakan <https://doi.org/10.1007/s10603-019-09446-9> p 345

<sup>5</sup> Elena Anatolyevna Kirillova, Nikolai Nikolaevich Nadezhin3, Lyubov Borisovna Sitdikova. (2016). Prinsip-Prinsip Perlindungan Hak Konsumen Elektronik Perdagangan: Analisis Hukum Komparatif. Jurnal Ekonomi Internasional Dan Keuangan Isu 6(S2) p 117-122.

<sup>6</sup> Agustinus, A. (2017) 'Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi On line (GO-JEK) Di Surabaya'. STIESIA SURABAYA.. Hal 79

<sup>7</sup> Esfandari, DA (2015) 'Gojek Dalam Konflik: Perspektif Budaya', dalam Internasional Konferensi tentang Transformasi dalam Komunikasi (ICOTIC), Hal 86.

<sup>8</sup> Azzuhri, AA dkk. (2018) 'Transportasi yang Kreatif, Inovatif, dan Solutif untuk Indonesia dengan Kemundurannya dan Cara Mengatasinya: Studi Kasus the Phenomenal GOJEK', Kajian Integratif Bisnis dan Ekonomi Penelitian. Masyarakat dari Interdisipliner Riset Bisnis, 7, p 59-67.

melaksanakan penelitian<sup>9</sup>. Sesuai dengan jenis penelitian yang dilakukan, yaitu penelitian hukum normatif (Yuridis-Normatif), dapat digunakan lebih dari satu pendekatan. Dalam konteks penelitian ini, metode yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (Statuta Approach). Penggunaan pendekatan perundang-undangan bertujuan untuk mengkaji keberadaan peraturan khusus yang terkait dengan hukum transportasi online di PT. Gojek.

### **Rancangan Kegiatan**

Dalam suatu penelitian, langkah-langkah yang telah dirancang bertujuan untuk memastikan hasil yang optimal sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam konteks penelitian ini, rencana kegiatan melibatkan analisis penting mengenai kebutuhan regulasi khusus dalam transportasi online yang berkaitan dengan perusahaan PT. Gojek, dengan merujuk pada peraturan hukum Indonesia, yaitu UU PK. Peneliti telah mengalokasikan waktu selama satu bulan, mulai dari Maret hingga April 2023, untuk menjalankan penelitian ini.

### **Ruang Lingkup atau Objek**

Ruang lingkup serta objek dalam suatu penelitian harus ada sebagai alat untuk mengarahkan fokus penelitian terhadap suatu peristiwa hukum tertentu yang sedang diselidiki oleh peneliti. Dalam konteks ini, ruang lingkup mencakup isu yang sedang diteliti, yaitu permasalahan seputar regulasi khusus terkait transportasi online di PT. Gojek yang sesuai dengan Undang-Undang Perkumpulan Kerjasama (UU PK) dan sanksi yang diberlakukan sesuai dengan undang-undang tersebut.

Objek penelitian memiliki peran penting karena objek tersebut menjadi subjek utama yang akan diselidiki oleh peneliti dengan metode ilmiah. Dalam konteks ilmu hukum, objek penelitian merujuk pada hukum itu sendiri. Oleh karena itu, objek penelitian ini adalah pentingnya adanya regulasi khusus terkait transportasi online di PT. Gojek, baik dari perspektif hukum Indonesia maupun hukum internasional.

### **Bahan dan Alat Utama**

Dalam konteks penelitian hukum, tidak ada penggunaan data, karena penelitian hukum, terutama Yuridis Normatif, mengandalkan sumber dari literatur daripada pengamatan lapangan. Oleh karena itu, istilah yang umum digunakan adalah "bahan" dan "alat hukum". Bahan dan alat hukum yang digunakan dalam penelitian ini dapat dibagi menjadi tiga kategori, yaitu:

#### **1. Bahan Hukum Primer**

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang memiliki otoritas yang tinggi. Dalam penelitian ini, contoh bahan hukum primer adalah UU PK.

#### **2. Bahan Hukum Sekunder**

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang berisi pandangan atau pemikiran para ahli hukum. Fungsi utama bahan hukum sekunder adalah memberikan dukungan dan penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer, yang akan memperkuat pemahaman terhadapnya<sup>10</sup>. Contoh-contoh bahan hukum sekunder dalam penelitian ini termasuk buku, tesis, disertasi, undang-undang, jurnal, dan dokumen-dokumen yang membahas hukum transportasi online di PT. Gojek.

#### **3. Bahan Hukum Tersier**

Bahan hukum tersier adalah bahan yang memberikan panduan atau penjelasan tambahan mengenai bahan hukum primer dan sekunder. Ini bisa berupa kamus hukum, ensiklopedia, majalah, artikel, jurnal, undang-undang, koran, dan lain sebagainya. Dalam penelitian mengenai urgensi aturan khusus terkait hukum transportasi online di PT. Gojek, bahan hukum tersier yang digunakan adalah situs-situs internet yang berhubungan dengan hukum transportasi online dan perlindungan konsumen. Dalam penelitian hukum normatif seperti ini, dokumen-dokumen yang relevan dengan urgensi aturan khusus terkait hukum transportasi online di PT. Gojek adalah alat utama yang digunakan.

---

<sup>9</sup> Arikunto, S. (2002). *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta, hal 23.

<sup>10</sup> I Made Pasek Diantha, (2016). *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, Jakarta: Kencana, halaman 144.

## Tempat

Dalam rangka mengidentifikasi masalah tertentu dalam penelitian, lokasi merupakan faktor kunci yang harus dipertimbangkan. Dalam konteks penelitian ini, lokasi yang menjadi fokus adalah Indonesia. Hal ini disebabkan oleh pentingnya memiliki peraturan khusus mengenai transportasi online untuk perusahaan seperti PT. Gojek yang beroperasi di Indonesia, serta keberlakuan Undang-Undang Perlindungan Konsumen di negara ini.

## Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumen. Studi dokumen adalah pendekatan yang melibatkan pemeriksaan berbagai jenis dokumen, termasuk dokumen yang terkait dengan hukum dan regulasi, serta dokumen yang telah ada sebelumnya. Oleh karena itu, dalam analisis hukum normatif ini, peneliti melakukan peninjauan dokumen dengan fokus pada UU PK yang akan dihubungkan dengan sumber-sumber lain seperti buku, jurnal, artikel, dan situs web yang berkaitan dengan peraturan khusus dalam hukum transportasi online.

## Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi operasional variabel penelitian merujuk pada karakteristik, atribut, atau nilai tertentu yang dimiliki oleh objek atau kegiatan yang sedang diselidiki. Peneliti telah menetapkan berbagai variasi yang akan diamati pada variabel ini, dan berdasarkan pengamatan tersebut, peneliti akan dapat membuat kesimpulan.<sup>11</sup> Definisi variabel penelitian harus dirumuskan secara cermat agar dapat menghindari kesalahan dalam proses pengumpulan data. Pada penelitian ini, definisi operasional variabelnya adalah sebagai berikut:

### 1. Definisi Transportasi

Secara umum Transportasi merupakan pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Tujuan adanya transportasi untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari. Transportasi terbagi menjadi 3 yaitu: transportasi darat, udara, dan laut. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan biaya yang tidak sedikit untuk menggunakannya. Selain memiliki teknologi yang lebih maju, dan tentunya transportasi udara merupakan alat transportasi yang paling cepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Sumber UU Perhubungan: A). KUHD & BW; B). UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>12</sup>

### 2. Transportasi Online

Transportasi yang menggunakan suatu aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dengan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu tarif perjalanan juga sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi tersebut.<sup>13</sup> Transportasi online ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek pada sekitar bulan November 2017, dan diberlakukan efektif sejak tanggal 1 Februari 2018.<sup>14</sup>

### 3. Perlindungan Konsumen Bagi Pengguna Jasa Transportasi Online

Konsumen alias pengguna jasa transportasi online berhak mendapatkan pelayanan dari pengemudi (driver) yang baik. Maka dari itu, hal yang pemerintah lakukan adalah membuat mekanisme kepemilikan SIM A Umum bagi para pengemudi. Yang terpenting bagi konsumen adalah semua peraturan itu diwujudkan sehingga ada kepastian terhadap layanan yang baik dan layak. Oleh karena itu, konsumen yang menggunakan jasa moda transportasi terutama pada taksi online yang berbasis aplikasi dan taksi meter atau taksi reguler, berhak menanyakan apakah sudah terpenuhi

---

<sup>11</sup> Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta, halaman 38.

<sup>12</sup> Hirzan Rafdi, 2016, "Hukum Transportasi", <https://hirzanrafdi96.blogspot.com/2016/02/hukum-transportasi.html>, diakses pada 5 Mei 2023

<sup>13</sup> Ruangguruku, 2023, "Pengertian Transportasi Online", <https://ruangguruku.com/pengertian-transportasi-online/>, diakses pada 5 Mei 2023

<sup>14</sup> Ranto Sibarani, 2018, "Apa Dasar Hukum Transportasi Online?", <https://www.kompasiana.com/rantosibarani/5a92e4b116835f480e4fb1a2/apa-dasar-hukum-transportasi-online>, diakses pada 5 Mei 2023

persyaratan tersebut. Setelah itu, pengendara tentunya wajib menjawab pertanyaan yang dilontarkan konsumen dengan memperlihatkan kepemilikan atas persyaratan yang dimaksud yakni bukti Kir dan SIM A Umum.<sup>15</sup>

### **Teknik Analisis**

Dalam penelitian normatif ini, mengingat bahwa penelitian ini berfokus pada aspek normatif, maka analisis data terkait urgensi aturan khusus mengenai hukum transportasi online di PT. Gojek dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif ini bertujuan untuk menggambarkan secara rinci dan menyeluruh data yang ada dalam format kalimat yang terstruktur, logis, tanpa tumpang tindih, serta efisien agar mempermudah pemahaman dan penafsiran data. Dengan demikian, penelitian normatif ini akan menjelaskan isu-isu yang relevan sesuai dengan data yang tersedia, yang memiliki kualitas yang baik. Hasil penelitian ini akan disajikan dalam bentuk kalimat-kalimat yang sistematis, yang nantinya akan diintegrasikan ke dalam pembahasan penelitian.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **PT. Gojek Sebagai Badan Hukum**

Menurut pasal 1 ayat (1) UUPK menegaskan bahwa perseroan terbatas berbentuk perusahaan adalah sebagai satu kesatuan badan hukum kesatuan yang berciri sebagai berikut: A). Kekayaan terpisah; B). Pemegang saham; Dan C). Pengelolaan<sup>16</sup>. PT. GOJEK Indonesia dapat dikatakan sebagai badan hukum (PT di Indonesia), karena dia memenuhi itu ciri dari sebuah badan hukum yang menjelaskan dan menegaskan status badan hukum tersebut sebagai PT atau Perseroan Terbatas Perusahaan dengan itu nama PT. GOJEK Indonesia. Kemudian definisi dari konsumen menurut UU 8/1999 UUPK pasal 1 ayat 2 adalah "setiap orang yang menggunakan barang-barang dan/atau jasa tersedia di dalam itu masyarakat keduanya untuk diri sendiri, keluarga, orang lain, dan makhluk hidup lainnya tanpa memperdagangkannya". konsumen adalah pengguna dari jasa transportasi GOJEK.

Menurut struktur PT. GOJEK, driver adalah pekerja dari sistem yang dijalankan oleh PT. GOJEK Indonesia yang menyediakan angkutan jasa ke konsumen. PT. GOJEK Indonesia hanya sebagai aplikasi sistem yang membantu mempertemukan driver dan konsumen. Perjanjian dibuat oleh konsumen Dan driver dan Bisa dikatakan sebagai perjanjian elektronik karena ruang lingkup perjanjian yang menggunakan jaringan internet. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa proses tersebut termasuk dalam transaksi elektronik.

Transaksi secara elektronik atau online adalah transaksi yang pada dasarnya terjadi perdagangan kontrak antara penjual dan pembeli dengan menggunakan media internet. Dengan demikian, proses dari pemesanan barang dan/atau jasa, transaksi pembayaran, dan penyerahan dikomunikasikan melalui Internet.<sup>17</sup>

UU Perlindungan Konsumen mengatur hubungan antar pelaku usaha Dan konsumen dalam membawa perdagangan keluar, menukarkan barang dan/atau jasa. Sebagai diatur di dalam pasal 1 ayat (1) itu UUPK negara bagian itu "Perlindungan Konsumen adalah setiap upaya itu jaminan hukum kepastian ke menyediakan perlindungan ke konsumen". Karena itu Berbicara perlindungan konsumen berarti mempertanyakan jaminan atau kepastian tentang pemenuhan dari hak konsumen.

Penataan GOJEK mirip dengan ojek, namun medianya yang berbeda, GOJEK menggunakan aplikasi online. GOJEK juga lebih terorganisir, menyebabkan konsumen merasa lebih nyaman dan efisien di dalam mendapatkan layanan jasa. Namun, di dalam itu peristiwa yang menyebabkan kerugian kepada konsumen atau pelanggaran hak konsumen akan sulit diselesaikan karena tidak ada peraturan yang mengatur dan tidak ada aturan khusus terkait GOJEK sendiri yang belum dianggap

---

<sup>15</sup> Josephus Primus, 2018, "Penting, Perlindungan Hukum bagi Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Online, <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/03/12/173206526/penting-perlindungan-bagi-konsumen-pengguna-jasa-transportasi-online>, diakses pada 5 Mei 2023

<sup>16</sup> Berlianto, M. P. (2017) 'Pengaruh Kualitas Layanan-E, Kepuasan-E, Dan Kepercayaan-E Terhadap Keseti aan-E Pada Gojek', *Bisnis Pengelolaan Jurnal*, 13(1). P 99

<sup>17</sup> Abdul Khakim, 2007, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia, Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003*, Penerbit: PT. Citra AdityaBakti, Bandung.' Hal 76

sebagai jasa angkutan umum, hal ini sebenarnya sangat berisiko untuk konsumen yang menggunakan jasa GOJEK.<sup>18</sup>

Hubungan di antara PT. GOJEK Indonesia dan pengemudi, itu ada dalam bentuk kemitraan, harus didalami lagi ini mengenai apa itu pola kemitraan diatur dalam perjanjian kemitraan, seperti apakah mengikuti proses kerja aturan perjanjian kerja atau tidak. Mengingat Kemitraan adalah suatu bentuk kegiatan usaha yang Bisa didirikan dengan modal, keahlian dan kemampuan ke beroperasi.

Bukti bahwa hubungan hukum antara driver GOJEK dengan PT. GOJEK Kemitraan Indonesia adalah kesepakatan antara PT. GOJEK Indonesia dengan Driver GOJEK. Kontrak harus dalam bentuk tertulis dan disepakati oleh kedua pihak sebagai perjanjian kerjasama. Kesepakatan tersebut dibuat oleh PT. GOJEK Indonesia yang memuat kewajiban para pihak dan peraturan-peraturan sepanjang pengemudi menjadi mitra PT. GOJEK Indonesia yang kemudian disepakati menjadi sebuah persendian perjanjian.

PT. GOJEK Indonesia memiliki kendali penuh atas sistem yang ada di GOJEK dan drivernya, dan GOJEK adalah bentuk perseroan terbatas jadi semua bentuk tanggung jawab adalah pada PT. GOJEK dan itu adalah system yang berlaku. Jika seorang konsumen menderita kerugian dari kewajiban PT. GOJEK itu adalah tidak terpenuhinya tujuan dari PT. GOJEK dan PT. GOJEK haruslah mengganti kerugian yang diterima konsumen. Badan usaha harus diselenggarakan secara transparan dengan menyediakan kompensasi untuk kerusakan, polusi dan/atau kehilangan dari konsumen untuk memanfaatkan barang dan/atau jasa yang dihasilkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2) UUPK.

Dalam pasal 45 angka (2) UUPK dijelaskan bentuk upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen dalam penyelesaian sengketa ditempuh melalui pengadilan (litigasi) atau di luar pengadilan (non litigasi) berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Sehingga apabila konsumen mengalami kerugian penyelesaian sengketa upaya menurut pasal 45 UUPK adalah melalui penyelesaian sengketa secara damai, non-litigasi, Dan proses pengadilan. Sengketa dari perselisihan diatur di dalam UUPK ada Juga yang diatur dalam UU ITE yaitu individu atau masyarakat sebagai perwakilan yang dapat mengajukan tuntutan hukum atas kerugian yang diderita oleh mereka yang beroperasi menggunakan system elektronik, yang ada didalam ini kasus ini dimana aplikasi melayani penyedia, dan/atau siapa yang menggunakan sistem teknologi informasi dalam hal ini adalah konsumen yang dijelaskan dalam pasal 38 UU ITE.

PT. GOJEK Indonesia memiliki sebuah tim khusus atau pelanggan jasa itu pegangan pengaduan dari masyarakat atas pelayanan yang diberikan oleh GOJEK, jika konsumen mengalami suatu peristiwa yang dirasa merugikan konsumen, maka Konsumen dapat melaporkan keluhan berupa kritik atau saran atau event yang dialami konsumen apabila kejadian tersebut merugikan konsumen akibat pemakaian Layanan transportasi GOJEK. Demi keselamatan konsumen, PT. GOJEK Indonesia sudah berkolaborasi dengan sebuah Pertanggung jawaban perusahaan Allianz yang bersedia menyediakan santunan kecelakaan bagi seluruh pelanggan GOJEK. Konsumen akan menerima penggantian hingga Rp. 10.000.000 (sepuluh juta rupiah) dan biaya rumah sakit sampai dengan Rp5.000.000 (lima juta rupiah). Jika sesuatu tidak terduga terjadi karna kelalaian dari PT. GOJEK Indonesia atau pengemudi, Dan tidak bisa terselesaikan oleh kompensasi maka pengemudi akan kehilangan sangat besar, yang itu konsumen terasa belum terselesaikan memberikan keluhan ke PT. GOJEK. Namun jika ini terjadi konsumen dapat menuntut PT. GOJEK Indonesia baik melalui litigasi atau non-litigasi sengketa resolusi.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 39/1999 tentang hak asasi manusia, perlindungan adalah pembelaan terhadap hak asasi manusia. Setiap manusia makhluk memiliki itu sama hak Dan kewajiban, di dalam yang setiap orangnya memiliki perlindungan yang sama (Prakoso dan Setyaningati, 2018). Oleh karena itu penyelesaian sengketa dapat dilakukan sebagai upaya hukum untuk berbagai pihak. Dalam ruang lingkup penyelesaian sengketa melalui pengadilan terdapat 5 (lima) lembaga yang berwenang di penyelesaian sengketa, yaitu: 1). peradilan umum, ruang lingkup penyelesaian sengketa di kasus yang menangani sengketa perdata dan pidana; 2). pengadilan agama, ruang lingkup sengketa penyelesaian tentang warisan dan hal-hal lain yang berkaitan dengan hukum Islam; 3). militer keadilan, yang cakupan dari sengketa resolusi terkait ke militer keanggotaan Dan

---

<sup>18</sup> Dumauli, MT (2019) 'Waktu persalinan dan hukuman upah anak di Jepang', Internasional Jurnal dari Sosial ekonomi, 46(12), p 1369– 1386. doi: 10.1108/IJSE-12-2018-0629.

perselisihan; 4). pengadilan tata usaha negara tentang penyelesaian sengketa atas sengketa berkaitan dengan pejabat publik. Sedangkan sengketa melalui jalur non litigasi jika pihak arbitrase dari itu kompeten agen adalah itu Nasional Arbitrase, jika Mengenai sengketa perlindungan konsumen menggunakan Penyelesaian ADR.

Menghindari penyelesaian sengketa di pengadilan, UUPK memberikan solusi alternatif untuk menyelesaikan perselisihan di luar itu pengadilan dengan sebuah resmi lembaga, yaitu ADR yang terbentuk oleh pemerintah sebagai lembaga penyelesaian sengketa di luar pengadilan. Pasal 49 ayat (1) UUPK menjelaskan bahwa pembentukan ADR hanya di Daerah Tingkat II (kabupaten), menunjukkan niat pembuat undang-undang bahwa keputusan ADR sebagai sengketa konsumen resolusi tubuh di luar itu pengadilan adalah bukan pengadilan umum.<sup>19</sup>

Sengketa resolusi melalui non-Proses pengadilan di dalam ADR diatur di dalam pasal 52 bagian (A) UUPK tentang tugas Dan otoritas dari ADR, di sana terdapat 3 (tiga) jenis prosedur penyelesaian sengketa, yaitu Mediasi, Arbitrase dan Konsiliasi. Ini bukan tahap penyelesaian sengketa, melainkan opsi yang mungkin ada diinginkan dan disepakati oleh para pihak dan dapat dibawa ke ADR jika klaim untuk ganti rugi tidak lebih dari Rp. 200.000.000,00- (dua ratus juta rupiah), Pasal 60 ayat (2) menjelaskan itu ADR adalah terbentuk karna menyelesaikan sengketa konsumen yang mudah, murah, dan cepat. Keanggotaan ADR adalah diatur dalam pasal 49 UUPK yang terdiri dari unsur pemerintah, konsumen elemen, dan Badan usaha.

Penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan atau litigasi merupakan pilihan lain jika penyelesaian sengketa di luar pengadilan tidak menyelesaikan apapun. Pada prinsipnya, itu semua bergantung pada Para Pihak yang menginginkan untuk menyelesaikan perselisihan melalui keduanya proses pengadilan Dan non-litigasi, di mana masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangannya sendiri. Alasan lainnya memilih penyelesaian sengketa melalui peradilan umum karena para pihak belum terpilih upaya penyelesaian perselisihan di luar pengadilan. Pasal 45 Gugus ayat (1) UUPK menjelaskan bahwa setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui pengadilan yang berada dalam lingkungan peradilan umum.

### **Urgensi Hukum Transportasi Online PT. Gojek**

Gojek Indonesia adalah startup asli dari Indonesia yang didirikan oleh Nadiem Makarim pada tahun 2010. Gojek pada awalnya hanya menyediakan layanan antar jemput melalui ojek dengan pemesanan panggilan telepon saja dan hingga saat ini gojek terus berkembang dan telah memiliki 15 jenis fitur dan layanan yang telah beroperasi. di 50 kota di Indonesia. Sebelum adanya gojek, layanan antar jemput di Indonesia sudah menggunakan sepeda motor yang dikenal dengan nama Ojek yang merupakan angkutan konvensional yang banyak digunakan oleh masyarakat. Penyebaran Gojek berdasarkan 3 nilai dasar: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial menjadi solusi bagi negara berkembang seperti Indonesia dengan jumlah penduduk terbesar ke-4 dunia. dari hukum itu sendiri. Peranan hukum dalam pembangunan ekonomi tergantung pada pola pembangunan ekonomi yang dianut oleh negara. Dalam perkembangan negara, hukum berfungsi sebagai orientasi ekonomi. Dalam pembangunan ekonomi, hukum berfungsi sebagai lembaga pendukung atau jaminan dari setiap kegiatan Gojek sebagai perusahaan penyedia layanan berbasis aplikasi on-demand menempati urutan ke-17 dari 56 perusahaan yang dinobatkan sebagai perusahaan “perubahan dunia” yang dirilis Fortune pada September 2017. Menjadi satu-satunya perusahaan Asia Tenggara yang masuk dalam daftar tersebut, dalam situs resmi Fortune disebutkan daftar perusahaan “mengubah dunia” berdasarkan prioritas kepada perusahaan dengan pendapatan tahunan di atas USD 1 miliar dan dampak sosial yang positif bagi masyarakat melalui strategi bisnis intinya. Disebutkan juga bahwa Mocking Services dapat mengguncang perekonomian perkotaan dimana bisnis UMKM terbantu dengan lonjakan pendapatan melalui mitra pengemudi lebih dari 300.000 dan mitra pengemudi dapat menikmati pembagian manfaat kesehatan, asuransi, pelatihan keselamatan, hingga layanan microfinance. Selain dalam daftar perusahaan “mengubah dunia”, Gojek juga mendapatkan penghargaan sebagai Fintech Perusahaan Teraktif Pendukung Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT) Inklusi dan Edukasi Keuangan

---

<sup>19</sup> Iqbal, M. Dan Rahmah, SAYA. (2018) 'KONSEP PERLINDUNGAN TENAGA KERJA KONTRAK DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 13 TAHUN 2003', Jurnal Justisia: Jurnal Ilmu hukum, Perundang-undangan dan Pranata Sosial , 2(2), p 154–171.

serta Pemberdayaan UMKM, dan TOP 10 Most Powerful Brand Indonesia, TOP 3 Brand Performer, TOP 3 Merek Transportasi / Logistik Terkuat.<sup>20</sup>

Salah satu angkutan umum swasta yang berkembang pesat adalah PT Gojek Indonesia atau GOJEK. Gojek adalah perusahaan kurir online yang menggunakan armada sepeda motor yang kreatif dan inovatif karena tidak hanya bisnis transportasi, tetapi juga mencakup hampir semua ruang lingkup kebutuhan masyarakat. Jelas, pengguna menganggap layanan ini bermanfaat. Namun, ia datang dengan kemunduran tertentu

Gojek adalah aplikasi Indonesia yang membantu pelanggannya untuk memesan ojek dengan sopirnya untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan tarif yang cukup murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Sebagai startup lokal pertama yang berbasis di Indonesia yang menawarkan layanan tersebut, ia memiliki pengenalan merek yang tinggi dan jaringan pengemudi yang luas di sebagian besar kota besar di Indonesia. Gojek sendiri secara bertahap berkembang menjadi jaringan bisnis raksasa, awalnya hanya menawarkan tumpangan sepeda motor, dan sekarang merambah ke kebutuhan sehari-hari lainnya seperti pengiriman makanan, kurir, taksi, wahana, beli tiket online, jasa bersih-bersih rumah, beli obat, dan jasa lainnya.

Aplikasi Gojek yang tersedia di play store telah diunduh oleh 10 juta pengguna. Banyaknya fitur layanan yang ditawarkan oleh Gojek dapat menciptakan "multiplier effect" bagi industri dan perekonomian lainnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Indonesia yang dikenal dengan nama BPS (Badan Pusat Statistik), dilaporkan bahwa jumlah angkatan kerja di Februari 2017 sebanyak 131,55 juta orang, naik 6,11 juta orang dibanding Agustus 2016 dan naik 3,88 juta orang dibanding Februari 2016. Jumlah penduduk yang bekerja di Indonesia pada Februari 2017 sebanyak 124,54 juta orang, naik 6,13 juta orang dibanding keadaan di Agustus 2016 dan meningkat 3,89 juta orang dibanding Februari 2016. Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Februari 2017 sebesar 5,33 persen, turun 0,28 poin persentase dibanding Agustus 2016 dan turun 0,17 poin persentase dibanding Februari 2016. Pada Februari 2017, 58,35 persen penduduk bekerja pada kegiatan informal, dan persentase pekerja informal naik 0,07 poin persentase dibandingkan Februari 2016. Selama setahun terakhir, kita mengalami peningkatan persentase penduduk bekerja adalah Sektor Pengabdian Masyarakat (0,42 poin persentase), Transportasi, Pergudangan dan Komunikasi (0,27 poin persentase), Sektor Pertanian (0,12 poin persentase); dan Sektor Industri (0,07 poin persentase). Dengan demikian, fenomena aplikasi berbasis aplikasi seperti Gojek dan lainnya telah membantu meningkatkan lapangan kerja di sektor transportasi.<sup>21</sup>

Demi kemajuan PT. GOJEK haruslah melakukan pembaruan yang kreatif, solutif, dan Inovatif. Oleh kamus Oxford sebagai "Berkaitan dengan atau melibatkan penggunaan imajinasi atau ide orisinal untuk menciptakan sesuatu." Menurut James R. Evans, kreativitas adalah suatu kemampuan untuk menentukan hubungan-hubungan baru, dalam memandang subjek dari sudut pandang yang baru, sehingga akan menentukan kombinasikombinasi suatu konsep yang telah tertanam dalam pikiran.

Sedangkan pengertian kreatif menurut Havvel adalah kemampuan seseorang untuk menciptakan suatu sistem atau suatu Kerangka hukum ke dalam menelaah beberapa undang-undang yang dikeluarkan pemerintah dalam rangka mengatur penyelenggaraan bisnis Gojek. produksi kombinasi yang masih baru. Dalam Ekonomi, ada istilah yang disebut ekonomi kreatif. Menurut Paul Romer, seorang ekonom, ide adalah barang ekonomi yang sangat penting dan ide merupakan faktor utama terciptanya ekonomi kreatif, yang membuat ekonomi terus berkembang. Dalam buku John Howkins, "How People Make Money from Ideas," disebutkan bahwa ekonomi kreatif adalah penciptaan nilai sebagai hasil dari ide, jadi Howkins menekankan ekonomi pada ide yang bijaksana yang dapat menghasilkan hasil yang lebih baik. Dunia telah memasuki babak baru dimana persaingan ekonomi sangat ketat, sehingga ekonomi kreatif yang didukung oleh perkembangan teknologi berpotensi untuk membangun perekonomian suatu negara yang lebih baik serta mendorong pembangunan negara tersebut.

Solutif dalam konteks ini, adalah menghasilkan solusi. Solusi adalah cara untuk memecahkan masalah. Itu dapat menciptakan ide-ide yang memecahkan masalah yang ada dan bahwa masalah ini

---

<sup>20</sup> Septiani, R., Handayani, PW dan Azzahro, F. (2017) 'Faktor-Faktor yang Mempengaruhi niat perilaku dalam layanan transportasi online: Studi kasus GO- JEK', *Procedia Ilmu Komputer*. Elsevier, 124, p 504–512.

<sup>21</sup> Silalahi, SLB, Handayani, PW dan Munajat, Q. (2017) 'kualitas layanan analisis untuk on line angkutan jasa: Kasus belajar dari GO-JEK', *Proses Ilmu Komputer*. Elsevier, 124, p 487–495.

dapat diselesaikan. Sedangkan Inovasi menurut Everett M. Rogers adalah ide, gagasan, praktek atau objek/obyek yang disadari dan diterima sebagai kebaruan oleh seseorang atau kelompok untuk diadopsi. Sedangkan Stephen Robbins mendefinisikan inovasi sebagai ide baru yang diterapkan untuk memulai atau meningkatkan suatu produk, proses dan layanan. Menurut Van de Ven dan Andrew H, Inovasi adalah pengembangan dan penerapan ide-ide baru oleh orang-orang yang selama jangka waktu tertentu melakukan transaksi dengan orang lain dalam suatu pengaturan organisasi. Sedangkan hukum positif di Indonesia yaitu Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta juga telah mendefinisikan Inovasi sebagai kegiatan penelitian, pengembangan, dan/atau perekayasaan yang bertujuan mengembangkan penerapan praktis nilai-nilai baru dan konteks keilmuan, atau cara penerapan baru. produk sains dan teknologi yang ada.<sup>22</sup>

Inovasi memiliki arti yang lebih luas daripada penemuan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), inovasi adalah pengenalan atau pengenalan hal-hal baru, pembaharuan, penemuan-penemuan baru yang berbeda dengan yang telah ada atau yang telah dikenal sebelumnya. Dari berbagai definisi inovasi dapat disimpulkan bahwa inovasi adalah proses kreatif dalam melakukan penemuan baru yang berbeda dari yang sudah ada sedangkan kemampuan inovatif seorang wirausaha adalah proses mengubah peluang menjadi ide atau gagasan yang dapat dijual.

Mendirikan bisnis jaringan yang begitu besar, Gojek telah mengalami pertumbuhan yang masif sejak pertama kali didirikan. Ini telah berhasil menarik sejumlah besar dana investasi. Saat ini bernilai \$3 miliar, Gojek adalah perusahaan unicorn pertama dan satu-satunya di Indonesia. Cara Gojek beroperasi membantu orang-orang dalam kehidupan sehari-hari. Itu mengubah cara orang bepergian di sekitar kota mereka di Indonesia. Keberhasilan Gojek bisa dibilang karena kemampuannya memecahkan salah satu masalah utama di sebagian besar kota besar di Indonesia, tidak adanya sistem transportasi publik yang berkualitas di kota-kota padat penduduk tersebut, yang tidak bisa diselesaikan oleh ojek konvensional yang tidak praktis. Selain itu, kemacetan kronis di kota-kota besar di Indonesia juga menjadi salah satu faktor konsumen memilih transportasi sepeda motor. Gojek juga menyediakan tumpangan yang bebas tawar-menawar dan lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Selanjutnya, Gojek yang baru muncul ini juga berkontribusi positif terhadap tingkat lapangan kerja di Indonesia dengan menyediakan ribuan lapangan kerja sebagai Gojek. Hal ini menyebabkan tidak adanya regulasi khusus untuk mengatur bisnis raksasa ini. Minimnya regulasi berarti tidak ada perlindungan yang ditawarkan negara terhadap operasional bisnis Gojek itu sendiri karena merupakan yang pertama di Indonesia. Selanjutnya, legalitas bisnis tersebut dipertanyakan sementara bisnis itu sendiri membuat kemajuan besar dalam menciptakan dan mendominasinya pasar sendiri. pengemudi di seluruh Indonesia.<sup>23</sup>

Sayangnya, meski jaringan bisnis Gojek berkembang pesat dan berdampak positif bagi kehidupan banyak orang, beberapa isu juga memicu pertumbuhan Gojek. Ia melewati beberapa demonstrasi besar yang dilakukan oleh banyak pihak, seperti para ojek konvensional yang pendapatannya sangat terganggu dengan lahirnya Gojek, maupun oleh para driver Gojek itu sendiri, mencari kepastian statusnya sebagai driver Gojek, baik sebagai karyawan maupun mitra. dan asuransi mereka juga. Selanjutnya, beberapa otoritas lokal di kota-kota seperti Padang telah melarang Gojek beroperasi di kota dengan alasan ilegal dan tidak diatur. Isu juga dipicu oleh dugaan bahwa Gojek memenangkan persaingan tidak sepenuhnya karena teknologi barunya, tetapi juga karena kurangnya pembatasan dan pengawasan oleh pemerintah karena tidak ada undang-undang yang secara khusus mengatur bisnis Gojek, terutama dalam hal persaingan harga antara ojek konvensional dan Gojek, serta masalah perizinan dan pembayaran pajak.

Semua masalah ini sampai pada masalah bahwa kerangka hukum khusus yang ada saat ini yang mengatur bisnis Gojek belum ditetapkan di Indonesia. Pembuat undang-undang saat ini di negara bagian telah mencoba beberapa kali untuk mengesahkan undang-undang tentang bisnis khusus ini. wahana, beli tiket online, jasa bersih-bersih rumah, beli obat, dan jasa lainnya seperti Namun, tidak

---

<sup>22</sup> Sri, N. L. M. M. S. Dan Parwata, A. A. G. HAI. (TIDAK tanggal) 'HUBUNGAN HUKUM ANTARA PERUSAHAAN PENYEDIA JASA DENGAN PERUSAHAAN PENERIMA JASA', Kertha Semaya: Jurnal Ilmu hukum p 67-90.

<sup>23</sup> Suyanto, B. et Al. (2019) 'Tawar-menawar itu Masa depan: A Deskriptif Studi tentang itu Hidup dari itu bahasa Indonesia Liar Migran pekerja, Jurnal dari Internasional Migrasi dan Integrasi . p 97-102 doi: 10.1007/s12134-019-00710-y.

satupun dari mereka yang berhasil dalam usahanya. Selain itu, kemacetan kronis di kota-kota besar di Indonesia juga menjadi salah satu faktor konsumen memilih transportasi sepeda motor. Gojek juga menyediakan tumpangan yang bebas tawar-menawar dan lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Selanjutnya, Gojek yang baru muncul ini juga berkontribusi positif terhadap tingkat lapangan kerja di Indonesia dengan menyediakan ribuan lapangan kerja sebagai Gojek Sehat. Hal ini menyebabkan tidak adanya regulasi khusus untuk mengatur bisnis raksasa ini. Minimnya regulasi berarti tidak ada perlindungan yang ditawarkan negara terhadap operasional bisnis Gojek itu sendiri karena merupakan yang pertama di Indonesia. Selanjutnya, legalitas bisnis tersebut dipertanyakan sementara bisnis itu sendiri membuat kemajuan besar dalam menciptakan dan mendominasinya pasar sendiri.

Dalam kerangka hukum yang ada di Indonesia, terdapat 3 kerangka yang berkaitan langsung dengan pengoperasian Gojek, yaitu ketentuan tentang Ekonomi Berbagi, Peraturan tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (selanjutnya disebut “UU UMKM”), dan Peraturan pada Transportasi.

Pertama, konstitusi Indonesia tidak secara eksplisit menyatakan *sharing economy* sebagai prinsip ekonomi yang diakui, namun ketentuan dalam konstitusi memuat derajat pengakuan tertentu atas *sharing economy*. Konstitusi Indonesia menetapkan bahwa perekonomian diselenggarakan sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan. (UUD RI, Perubahan Keempat, 1945) Lebih lanjut ditegaskan bahwa penyelenggaraan perekonomian nasional diselenggarakan atas dasar demokrasi ekonomi dengan menjunjung tinggi prinsip kebersamaan, swadaya, dan menjaga keseimbangan kemajuan dan persatuan bangsa. ekonomi. (UUD RI, Amandemen Keempat, 1945) Prinsip ekonomi ini mirip dengan ekonomi berbagi. Dalam karya Shor dan rekan ekonomi berbagi didefinisikan sebagai kegiatan ekonomi yang terhubung secara digital termasuk kemungkinan berikut ini kategori (contoh dalam tanda kurung adalah yang dibuat oleh Cristiano Codagnone dan Bertin Martens sebagai penulis JRC Technical Reports “Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact, and Regulatory Issues): resirkulasi barang.

Kedua, UU UMKM merupakan peraturan mendasar tentang usaha yang bersangkutan. Hal itu tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Undang-undang tersebut disahkan untuk mendorong dan memupuk eksistensi usaha pemula dalam rangka membangun perekonomian nasional. (Pasal 3, UU UMKM, 20/2008) Pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah juga ditujukan untuk meningkatkan penyerapan tenaga kerja, mengurangi ketimpangan pendapatan, dan pengentasan kemiskinan (Pasal 5, UU UMKM, 20/2008). Peraturan ini menunjukkan bahwa setiap usaha yang didirikan dalam rangka membangun perekonomian nasional harus memiliki kepastian hukum yang jelas. Oleh karena itu, dalam menjalankan usahanya akan dapat memberikan kontribusi positif bagi pertumbuhan ekonomi nasional.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah keseluruhan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, dan penyelenggara. Dalam hal penyelenggaraan, penyelenggara angkutan jalan tidak dapat secara sepihak menentukan besaran tarif. Untuk tarif taksi harus mendapat persetujuan dari pemerintah (Pasal 183 Ayat 1 UU Lalu Lintas 22/2009), sedangkan untuk angkutan non trayek perorangan harus berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan masyarakat. perusahaan transportasi (Pasal 183 Ayat 2, UU Lalu Lintas, 22/2009).

Hubungan antara ekonomi dan hukum saling mendukung. Perekonomian tidak akan berjalan dengan baik jika tidak ada kerangka hukum yang melindungi pelaku ekonomi dalam menjalankan kegiatan usahanya. Tidak heran jika kebijakan ekonomi suatu negara akan sangat berpengaruh terhadap kehidupan perekonomian di negara tersebut. Hukum adalah seluruh rezim pemaksa yang menghidupkan untuk melindungi kepentingan manusia di dalam masyarakat. Sedangkan menurut Utrecht hukum adalah seperangkat aturan, baik berupa perintah maupun larangan yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat dan harus dipatuhi oleh anggota masyarakat yang bersangkutan. Dengan demikian, bila kita menarik kesimpulan, maka hukum dapat diartikan sebagai suatu sistem buatan manusia untuk membatasi tingkah laku manusia agar dapat dikendalikan karena hukum merupakan instrumen terpenting dalam pelaksanaan rangkaian kepastian tugas kekuasaan kelembagaan masyarakat.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Utami, T. K. (2015) 'Peran Serikat Pekerja Dalam Penyelesaian Perselisihan Pemutusan Hubungan Kerja', *Jurnal Wawasan Yuridika*, 28(1), p 675– 686.

Menurut Samuelson (Paul A. Ekonomi, 1991) ekonomi adalah cara yang dilakukan manusia dan kelompok untuk memanfaatkan sumber daya yang terbatas untuk memperoleh berbagai komoditas dan mendistribusikannya untuk dikonsumsi oleh masyarakat. Pentingnya hubungan antara kedua faktor tersebut dapat dilihat karena hukum secara langsung menentukan dalam perkembangan suatu usaha (Neltje F. Katuuk, *Legal Aspects of Business*.1994), misalnya legitimasi suatu perusahaan untuk menjalankan usahanya diatur oleh hukum. Banyak yang mengalami hambatan dalam menjalankan dan mengembangkan usahanya, baik karena belum adanya undang-undang maupun peraturan yang belum mendukung. Dalam perkembangan suatu bisnis, hubungan kedua faktor tersebut memegang peranan penting. Saat ini, tidak ada lagi kegiatan ekonomi yang tidak terkait dengan hukum. Di sisi lain, tidak ada lagi kegiatan hukum yang tidak terkait dengan aspek ekonomi. Dengan demikian pemahaman kedua ilmu tersebut secara keseluruhan sudah menjadi kebutuhan bersama. Di sisi lain, ekonomi memiliki pengaruhnya sendiri terhadap hukum. Pengaruh ini berupa pertimbangan untung-rugi yang mempengaruhi kerja perusahaan.

Ada dua model dalam strategi pembangunan ekonomi, yaitu: a. rencana model ekonomi, b. model ekonomi pasar (Didik J Rachbini *Politik Ekonomi: Kebijakan dan Strategi Pembangunan*, 2004). Pertama, model perencanaan ekonomi yang menekankan tujuan dan bersandar pada hukum akan dilihat sebagai transformasi kegiatan ekonomi. Negara adalah pendukung utama dalam rencana tersebut. Hukum berfungsi sebagai penerjemah tujuan ke dalam bentuk norma dan sebagai acuan dalam cita-cita. Sementara ekonomi pasar tidak digerakkan dari pusat kekuasaan, ia tidak akan menjadi mekanisme pasar, seperti permintaan dan penawaran. Dalam model ini, hukum dipandang sebagai ramalan, pandangan, dan jaminan kepastian hukum demi kelancaran suatu usaha. Dan juga sebagai media kreatif bagi pelaku usaha atau sebagai jaminan pelindung rasa aman dalam bertransaksi.

Dari semua itu dapat diyakini bahwa hubungan antara hukum dan ekonomi sangat erat dan timbal balik. Keduanya saling mempengaruhi dan bekerja sama. Hukum berfungsi sebagai pengontrol pembangunan ekonomi dengan pengaturannya. Sedangkan ekonomi sebagai pekerjaan dari hukum itu sendiri. Peranan hukum dalam pembangunan ekonomi tergantung pada pola pembangunan ekonomi yang dianut oleh negara. Dalam perkembangan negara, hukum berfungsi sebagai orientasi ekonomi. Dalam pembangunan ekonomi, hukum berfungsi sebagai lembaga pendukung atau jaminan dari setiap kegiatan.<sup>25</sup>

Pertama-tama penulis akan memaparkan peraturan-peraturan yang ada terkait penyelenggaraan angkutan orang kemudian penulis akan menjelaskan reaksi pemerintah terhadap fenomena Gojek Indonesia. Pemerintah oleh Kementerian Perhubungan pertama kali mengatur angkutan orang dengan kendaraan melalui UU Menhub 84 tahun 2009, hingga kemudian direvisi oleh Kementerian Perhubungan melalui UU 31 tahun 2003. Selanjutnya peraturan itu dicabut pada 20 Agustus 2013 dan diperbarui dengan UU Kemenhub 35 tahun 2013 tentang angkutan orang dengan kendaraan.

Selanjutnya, Permenhub Republik Indonesia mencabut peraturan terakhir dengan UU Kemenhub 32/3016 pada 1 April 2016. Peraturan tersebut akan diberlakukan setelah 6 bulan terhitung sejak tanggal disahkan. Namun peraturan tersebut kembali ditunda pemberlakuannya selama 6 bulan, sehingga peraturan tersebut akan berlaku efektif pada tanggal 1 April 2016.

Sebelum peraturan tersebut berlaku efektif, pemerintah menetapkan peraturan baru Kementerian Perhubungan (UU Kemenhub, 26/2017) tentang Sistem Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Lintas yang mencabut peraturan yang terakhir. Jadi, hal tersebut berdampak pada dua peraturan yang tidak benar dicabut karena tidak secara eksplisit menyatakan pencabutannya dan tidak dapat dilaksanakan. 4.2. Reaksi Pemerintah Februari 2017 sebanyak 131,55 juta orang, naik 6,11 juta orang dibanding Agustus 2016 dan naik 3,88 juta orang dibanding Februari 2016. Jumlah penduduk yang bekerja di Indonesia pada Februari 2017 sebanyak 124,54 juta orang, naik 6,13 juta orang dibanding keadaan di Agustus 2016 dan meningkat 3,89 juta orang dibanding Februari 2016. Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Februari 2017 sebesar 5,33 persen, turun 0,28 poin persentase dibanding Agustus 2016 dan turun 0,17 poin persentase dibanding Februari 2016. Pada Februari 2017, 58,35 persen penduduk bekerja pada kegiatan informal, dan persentase pekerja informal naik 0,07 poin persentase dibandingkan Februari 2016. Selama setahun

---

<sup>25</sup> Utari, NL dan Sharif, OO (2016) 'Analisis Kualitas Layanan Go-Jek Indonesia di Jabodetabek, Bandung, Surabaya, Bali dan Makassar 2015', *Jurnal Bisnis dan Manajemen* , 18(4), p 93–98

terakhir, kita mengalami peningkatan persentase penduduk bekerja adalah Sektor Pengabdian Masyarakat (0,42 poin persentase) , Transportasi, Pergudangan dan Komunikasi (0,27 poin persentase), Sektor Pertanian (0,12 poin persentase); dan Sektor Industri (0,07 poin persentase). Dengan demikian, fenomena aplikasi berbasis aplikasi seperti Gojek dan lainnya telah membantu meningkatkan lapangan kerja di sektor transportasi. Hambatan peraturan tentang pelaksanaan angkutan orang dengan kendaraan tidak berhenti sampai di situ. Setelah UU Perhubungan 26/2017 berlaku efektif, ada beberapa driver transportasi online merasa dirugikan dengan aturan tersebut. Pengemudi transportasi online merasa regulasinya berpihak pada pengusaha kendaraan konvensional. Mereka mengajukan uji materi tersebut ke Mahkamah Agung RI. Terakhir, Mahkamah Agung mengabulkan permohonan 6 sopir dan membatalkan 14 pasal Perda tersebut. PENGAKUAN Mahkamah Agung dalam hal ini menganggap bahwa Manisnya Undang-Undang Transportasi ini bertentangan dengan aturan lain. Setidaknya ada empat alasan Mahkamah Agung mencabut peraturan tersebut. Pertama, transportasi berbasis online merupakan kebutuhan logis dari perkembangan teknologi informasi di bidang transportasi; kedua, fakta menunjukkan hadirnya transportasi online mampu mengubah pasar monopoli menjadi persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan teknologi untuk bermitra dengan masyarakat kelas bawah dengan konsep ekonomi berbagi yang saling menguntungkan (Pasal 33 Ayat 1 UUD 1945). Indonesia 1945); ketiga, Peraturan dimaksud bertentangan dengan UU UMKM karena peraturan tersebut tidak mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan ekonomi kerakyatan yang penuh keadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah; dan juga bertentangan dengan Pasal 183(2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penetapan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan tarif batas bawah yang diusulkan oleh Gubernur/Kepala badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri dan tidak berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dengan perusahaan angkutan umum.

## **SIMPULAN**

Perlindungan PT. GOJEK Indonesia dianggap sebagai pelaku bisnis menurut Konsumen Perlindungan Hukum. Itu hukum hubungan di antara PT. GOJEK Indonesia dengan konsumen adalah perjanjian dimana pelaku usaha dalam hal ini PT. GOJEK Indonesia, menyediakan jasa di dalam itu membentuk dari angkutan di dalam itu GOJEK aplikasi yang digunakan oleh konsumen dan dilakukan oleh pelaksana yang tergabung dalam GOJEK, yaitu driver GOJEK. Hubungan yang terjadi antara driver dengan PT. GOJEK Indonesia sudah sesuai dengan kesepakatan atau kontrak yang telah dibuat sepakat pada, yaitu itu kemitraan perjanjian. Itu beban berbohong dengan PT. GOJEK Indonesia sebagai sebuah aplikasi melayani pemberi. Merujuk ke itu Perusahaan Hukum Di mana PT. GOJEK Indonesia adalah terbatas perseroan tanggung jawab dengan status hukum, yaitu perusahaan adalah Karena itu bertanggung jawab untuk -nya bisnis bidang, meskipun PT. GOJEK Indonesia klaimnya perusahaan sebagai teknologi perusahaan Dan itu perjanjian adalah di dalam itu membentuk dari kemitraan perjanjian, PT.GOJEK Indonesia memiliki penuh mengeklaim untuk semua kerugian diderita oleh konsumen karena konsumen juga merupakan bagian dari sistem yang dijalankan oleh konsumen perusahaan.

Bahwa ada beberapa gejala ketika mengesahkan undang-undang khusus yang mengatur Gojek. Pemerintah berada dalam posisi dilematis untuk memenuhi kebutuhan masyarakat atas transportasi seperti Gojek, sambil berusaha untuk dapat mengcover kepentingan negara dan juga Gojek itu sendiri.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

- Felix Cohen, *Omgong Kosong Transendental dan Pendekatan Fungsional*, 35 KOLUM L.REV . 809, 821 (1935).
- Fajrina, H. N. (2015) *Gojek Menanti Kepastian Hukum Sistem Berbagi Perjalanan* .
- Agustinus, A. (2017) *'Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi On line (GO-JEK) Di Surabaya'*. STIESIA SURABAYA.
- Esfandari, DA (2015) *'Gojek Dalam Konflik: Perspektif Budaya'*, dalam *Internasional Konferensi tentang Transformasi dalam Komunikasi (ICOTIC)* .

- Hukumnya, P. (2012) 'Abdul Khakim, Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia, Edisi Revisi, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdul Khakim, 2007, Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia, Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, Penerbit: PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.'

### **Jurnal**

- Elena Anatolyevna Kirillova, Nikolai Nikolaevich Nadezhin<sup>3</sup>, Lyubov Borisovna Sitdikova. (2016). Prinsip-Prinsip Perlindungan Hak Konsumen Elektronik Perdagangan: Analisis Hukum Komparatif. *Jurnal Ekonomi Internasional Dan Keuangan Isu* 6(S2) 117-122.
- Azzuhri, AA dkk. (2018) 'Transportasi yang Kreatif, Inovatif, dan Solutif untuk Indonesia dengan Kemundurannya dan Cara Mengatasinya: Studi Kasus the Phenomenal GOJEK', *Kajian Integratif Bisnis dan Ekonomi Penelitian. Masyarakat dari Interdisipliner Riset Bisnis*, 7, hal. 59–67.
- Berlianto, M. P. (2017) 'Pengaruh Kualitas Layanan-E, Kepuasan-E, Dan Kepercayaan-E Terhadap Kesetiaan-E Pada Gojek', *Bisnis Pengelolaan Jurnal*, 13(1).
- Dumauli, MT (2019) 'Waktu persalinan dan hukuman upah anak di Jepang', *Internasional Jurnal dari Sosial ekonomi*, 46(12), hal. 1369– 1386. doi: 10.1108/IJSE-12-2018-0629.
- Iqbal, M. Dan Rahmah, SAYA. (2018) 'KONSEP PERLINDUNGAN TENAGA KERJA KONTRAK DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 13 TAHUN 2003', *Jurnal Justisia: Jurnal Ilmu hukum, Perundang- undangan dan Pranata Sosial*, 2(2), hlm. 154–171.
- Septiani, R., Handayani, PW dan Azzahro, F. (2017) 'Faktor-Faktor yang Mempengaruhi niat perilaku dalam layanan transportasi online: Studi kasus GO- JEK', *Procedia Ilmu Komputer. Elsevier*, 124, hlm.504–512.
- Silalahi, SLB, Handayani, PW dan Munajat, Q. (2017) 'kualitas layanan analisis untuk on line angkutan jasa: Kasus belajar dari GO-JEK', *Proses Ilmu Komputer. Elsevier*, 124, hlm. 487–495.
- Sri, N. L. M. S. Dan Parwata, A. A. G. HAI. (TIDAK tanggal) 'HUBUNGAN HUKUM ANTARA PERUSAHAAN PENYEDIA JASA DENGAN PERUSAHAAN PENERIMA JASA', *Kertha Semaya: Jurnal Ilmu hukum*.
- Suyanto, B. et Al. (2019) 'Tawar-menawar itu Masa depan: A Deskriptif Studi tentang itu Hidup dari itu bahasa Indonesia Liar Migran pekerja', *Jurnal dari Internasional Migrasi dan Integrasi*. doi: 10.1007/s12134-019-00710-y.
- Utami, T. K. (2015) 'Peran Serikat Pekerja Dalam Penyelesaian Perselisihan Pemutusan Hubungan Kerja', *Jurnal Wawasan Yuridika*, 28(1), hlm. 675– 686.
- Utari, NL dan Sharif, OO (2016) 'Analisis Kualitas Layanan Go-Jek Indonesia di Jabodetabek, Bandung, Surabaya, Bali dan Makassar 2015', *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, 18(4), hlm. 93–98

### **Website**

- Biografi.com (2015) Biografi Nadiem Makarim- CEO dan Pendiri PT.GO-JEK Indonesia . Tersedia di: [www.biografi.com](http://www.biografi.com)
- Primus, J. (2018, February 14). *kompas.com*. Retrieved from Penting, Perlindungan bagi Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Online: <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/03/12/173206526/penting-perlindungan-bagi-konsumen-pengguna-jasa-transportasi-online>
- Rafdi, H. (2016, February 25). *hirzanrafdi96.blogspot.com*. Retrieved from Hukum Transportasi: <https://hirzanrafdi96.blogspot.com/2016/02/hukum-transportasi.html>
- ruangguruku. (2023, March 2). *ruangguruku.com*. Retrieved from Pengertian Transportasi Online: <https://ruangguruku.com/pengertian-transportasi-online/>
- Sibarani, R. (2018, February 26). *kompasiana.com*. Retrieved from Apa Dasar Hukum Transportasi Online?: <https://www.kompasiana.com/rantosibarani/5a92e4b116835f480e4fb1a2/apa-dasar-hukum-transportasi-online>