



# AJUDIKASI

## Jurnal Ilmu Hukum

ajudikasi.unsera@gmail.com

e-jurnal.lppmunsera.org/index.php/ajudikasi

### KAJIAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP PRAKTIK JUAL BELI AKUN OJEK ONLINE

<sup>1</sup>Claudia Theophilia, <sup>2</sup>Tantimin

Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Internasional Batam, Batam, Kep. Riau.

Correspondent email : claudiatheophh@gmail.com

---

<b>Article History</b>	:	
Submission	:	9 Maret 2022
Last Revisions	:	25 April 2022
Accepted	:	2 Mei 2022
Copyedits Approved	:	7 Mei 2022

---

#### **Abstract**

*The digital economy is the part of the economy that enables and conducts trade in goods and services through electronic commerce on the Internet. It is also referred to as the internet economy or online economy, because many digital service providers use the internet to provide services to end users including online motorcycle taxis. The internet-based online motorcycle taxi business makes it easy for passengers who need transportation. With just one click on the smartphone and having the application of that system, then one can order a motorcycle taxis and taxis, even now, there are many new features, namely online food ordering and online services. However, in addition to the convenience, there is a practice of buying and selling accounts by drivers that can harm passengers. The purpose of this paper is to find out how the criminal liability for the practice of buying and selling motorcycle taxi accounts online. The research method conducted by the author is a qualitative normative research. The results show that the working relationship between the driver and the application provider is a mutually beneficial partnership relationship. The application provider prohibits account buying and selling transactions, thus the sanctions that can be given to perpetrators are suspension and breaking up of partners. Meanwhile, criminal liability by the perpetrator can be charged under Article 35 jo. Article 51 paragraph (1) of The Electronic Information and Transaction Law.*

**Keywords:** *Online Taxis; Account Drivers; Transactions.*

---

## A. PENDAHULUAN

Pesatnya pertumbuhan bisnis digital telah memberikan banyak kemudahan, salah satunya adalah moda transportasi.<sup>1</sup> Saat ini layanan transportasi *online* sudah banyak tersedia baik sepeda motor maupun mobil. Layanan transportasi *online*, juga dikenal sebagai *ojol*, memungkinkan pelanggan memesan ojek melalui aplikasi seluler.<sup>2</sup> Salah satu *start up* yang menggebrak pasar bisnis di Indonesia adalah ojek *online* ini yang mulai populer sejak tahun 2015.<sup>3</sup> Go-Car, GrabCar, UberX dan MyBluebird adalah penyedia taksi *online* paling populer. Bisnis ini memiliki pangsa pasar terbesar dan berkembang dalam persaingan ketat industri jasa.<sup>4</sup>

Perkembangan teknologi digital secara mendasar telah mengubah domain platform yang beragam, seperti pasar mobilitas Uber. Uber merupakan pelopor transportasi *online* yang mengalami pertumbuhan pesat, mengancam perusahaan lama dengan memperkenalkan model bisnis baru yang menciptakan harga lebih rendah, parameter kinerja baru, dan tingkat skalabilitas baru.<sup>5</sup> Uber merupakan pionir munculnya fenomena *sharing economy* dan *gig economy* yang dilabeli sebagai platform transaksi di Indonesia. *Sharing economy* didefinisikan sebagai sistem ekonomi yang didasarkan pada pembagian aset atau layanan, baik secara gratis atau berbayar, langsung dari individu.<sup>6</sup> Dengan kata lain, *sharing economy* adalah kegiatan ekonomi *peer-to-peer* yang memberikan gaya hidup nyaman yang dapat dijangkau semua orang melalui kemajuan Internet.<sup>7</sup> Sementara itu, *gig economy* merupakan sistem kerja yang mengutamakan keluwesan individu untuk menjadwalkan pekerjaan dan kehidupan pribadinya.<sup>8</sup>

Platform yang terkait dengan inovasi digital akan secara signifikan mempengaruhi atau bahkan mengubah pasar, industri, dan perilaku masyarakat.<sup>9</sup> Uber memulai bisnisnya pada tahun 2009, dan layanannya pertama kali diluncurkan pada tahun 2010 untuk

---

<sup>1</sup> Aditya Hadi Pratama, "Kilas Balik Perkembangan Ojek Online Di Indonesia Sepanjang 2015," 2015.

<sup>2</sup> Gooi Sai Weng et al., "Mobile Taxi Booking Application Service's Continuance Usage Intention by Users," *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 57 (2017), <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.07.023>.

<sup>3</sup> Hadi Pratama, "Kilas Balik Perkembangan Ojek Online Di Indonesia Sepanjang 2015."

<sup>4</sup> Shilvia L.Br Silalahi, Putu W. Handayani, and Qorib Munajat, "Service Quality Analysis for Online Transportation Services: Case Study of GO-JEK," in *Procedia Computer Science*, vol. 124, 2017, <https://doi.org/10.1016/j.procs.2017.12.181>.

<sup>5</sup> Christofer Laurell and Christian Sandström, "Analysing Uber in Social Media - Disruptive Technology or Institutional Disruption?," *International Journal of Innovation Management* 20, no. 5 (2016), <https://doi.org/10.1142/S1363919616400132>.

<sup>6</sup> Rachel Botsman and Roo Rogers, "What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption," *Choice Reviews Online* 48, no. 06 (February 2011): 48-3364-48-3364, <https://doi.org/10.5860/choice.48-3364>.

<sup>7</sup> Evelyn L Chua, Jason L Chiu, and Nelson C Bool, "Sharing Economy: An Analysis of Airbnb Business Model and the Factors That Influence Consumer Adoption," *Review of Integrative Business and Economics Research* 8, no. 2 (2019).

<sup>8</sup> Alessandro Gandini, "Labour Process Theory and the Gig Economy," *Human Relations* 72, no. 6 (2019), <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>.

<sup>9</sup> Daniel Trabucchi et al., "Platform-Driven Innovation: Unveiling Research and Business Opportunities," *Creativity and Innovation Management* 30, no. 1 (2021), <https://doi.org/10.1111/caim.12428>.

mengatasi masalah pemesanan taksi yang ada.<sup>10</sup> Uber dan pesaingnya adalah platform digital berbasis aplikasi yang memfasilitasi layanan seperti taksi dengan menghubungkan konsumen ke pengemudi terdekat.<sup>11</sup> Platform *ride-hailing* ini menjadi populer dan umum di seluruh dunia sebagai opsi berkelanjutan yang melengkapi layanan transportasi umum.<sup>12</sup> Kemudahan memesan transportasi memicu meningkatnya popularitas aplikasi : dengan satu ketukan, taksi segera datang, GPS mengidentifikasi tempat asal dan tujuan penumpang, dan biaya secara otomatis dibebankan ke kartu kredit penumpang. Uber beroperasi di lebih dari 600 kota di seluruh dunia, dengan berbagai klon yang lebih kecil sering memodifikasi model bisnis mereka untuk memenuhi peraturan lokal dan pola permintaan.

Kemudian GrabCar masuk pada pertengahan 2014, Uber pada Agustus 2014 dan Gocar pada 2016 ke pasar Jakarta (yang selanjutnya disebut taksi *online*) dengan meningkatnya penggunaan *smartphone*. Taksi *online* dikembangkan melalui basis aplikasi. Semua orang dapat memesan taksi *online* yang memiliki *smartphone* dan mengunduh aplikasinya. Harga taksi *online* relatif murah dibandingkan dengan taksi konvensional, dan sangat membantu masyarakat. Banyak orang menyukai taksi *online*, karena lebih mudah dipesan dan orang yang memesan taksi *online* hanya perlu menunggu untuk selanjutnya akan dijemput di tempat. Masyarakat semakin nyaman menggunakan taksi *online* dibandingkan taksi konvensional. Waktu pemesanan relatif cepat karena pengemudi taksi *online* akan menerima pesanan pada saat berada di dekat tempat pemesanan. Keberadaan taksi *online* memberikan banyak manfaat bagi pengemudi maupun masyarakat yang menggunakan jasa taksi *online*.

Namun terdapat konflik dan dinamika di masyarakat terkait keberadaan taksi *online* ini. Pengemudi taksi *online* menghasilkan lebih banyak uang daripada pengemudi taksi konvensional. Pengemudi taksi konvensional mengalami penurunan pendapatan sejak taksi *online* memasuki pasar. Pada 9 November 2015 Menteri Perhubungan melarang taksi *online* dan Gojek berbasis sistem aplikasi. Larangan tersebut berdasarkan Surat No. UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani Menteri Perhubungan, Ignatius Jonan. Pasalnya, taksi *online* dan Gojek tidak memenuhi persyaratan angkutan umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Taksi *online* dan Gojek bukanlah kendaraan bermotor umum yang diatur sesuai

---

<sup>10</sup> Silvia Boga Gomes et al., "A Reference Model for Digital Transformation and Innovation," in *Proceedings - 2019 IEEE 23rd International Enterprise Distributed Object Computing Conference, EDOC 2019*, 2019, <https://doi.org/10.1109/EDOC.2019.00013>.

<sup>11</sup> Kenneth Button, "The 'Ubernomics' of Ridesourcing: The Myths and the Reality," *Transport Reviews* 40, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1687605>.

<sup>12</sup> Dohoon Kim Yunhan Liu, "Why Did Uber China Fail in China? – Lessons from Business Model Analysis," in *The 22nd Biennial Conference of the International Telecommunications Society: "Beyond the Boundaries: Challenges for Business, Policy and Society,"* 2018.

dengan undang-undang ini. Namun keputusan Menteri Perhubungan untuk melarang taksi *online* dan Gojek berbasis sistem aplikasi menjadi kontroversi di masyarakat. Tidak hanya pengemudi Gojek dan pengemudi taksi *online* yang menolak keputusan Menteri Perhubungan, tetapi juga masyarakat yang menggunakan gojek dan taksi *online*.

Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo mengambil alih masalah tersebut dan mengatakan bahwa Gojek, dan taksi *online* diperbolehkan untuk melayani masyarakat sebagai transportasi umum. Regulasi tersebut tidak boleh menghalangi inovasi yang diciptakan oleh anak muda seperti sistem aplikasi Gojek. Namun, pengemudi taksi konvensional tetap menentang taksi *online*, karena pendapatan mereka dari hari ke hari berkurang dan mereka mengatakan bahwa taksi *online* ilegal karena tidak memiliki izin sebagai angkutan umum. Kemudian, pada 22 Maret 2016 para pengemudi taksi konvensional melakukan aksi mogok dan unjuk rasa menentang keberadaan taksi *online*. Ribuan dari mereka telah menyebabkan kekacauan lalu lintas di Jakarta. Mereka meminta pemerintah menghentikan taksi *online* di Indonesia.

Untuk merespon aksi mogok tersebut Pemerintah Republik Indonesia telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang mulai berlaku pada tanggal 28 September 2016 dan diganti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 dan peraturan ini digantikan lagi dengan Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017. Peraturan ini mengakui keberadaan taksi *online* dan memperlakukan taksi *online* sebagai transportasi umum. Artinya taksi *online* harus memenuhi persyaratan angkutan umum. Meski pemerintah sudah mengeluarkan peraturan tentang taksi *online*, di beberapa kota para pengemudi angkot melakukan aksi mogok kerja terhadap taksi *online*, misalnya di Kota Tangerang, Bogor, Bandung, Malang, Medan, dan Makassar. Pengemudi angkot meminta pemerintah daerah melarang taksi *online* dan ojek *online* di beberapa kota besar, saat pemogokan besar-besaran pengemudi angkot, massa yang marah menyerang kendaraan yang diduga taksi yang digunakan oleh aplikasi *ride-hailing* Uber. Sopir angkot konvensional meminta pemerintah daerah untuk menghentikan taksi *online*, karena pendapatan mereka dari hari ke hari semakin berkurang.

Setelah Pemerintah Republik Indonesia mengakui taksi *online* sebagai angkutan umum, pemerintah harus mengatur secara rinci tugas penyedia aplikasi dan pengemudi taksi dan atau penyedia mobil termasuk harganya. Seperti yang kita ketahui pelanggan memilih taksi *online* karena memberikan keuntungan lebih dibandingkan taksi konvensional, misalnya harganya lebih murah dan lebih mudah dalam pemesanan. Pelanggan akan dijemput dimana mereka berada dan akan dibawa ke tempat tujuan tertentu kemana mereka akan pergi. Pelanggan lebih nyaman menggunakan taksi *online* daripada taksi konvensional. Bahkan, keberadaan taksi *online* menurunkan pangsa pasar

taksi konvensional. Pengemudi taksi konvensional mengatakan bahwa mereka mendapatkan uang lebih sedikit setiap bulan daripada sebelum taksi *online* masuk ke pasar.

Namun permasalahan lain juga muncul pada praktik ojek *online*. Salah satunya adalah praktik jual beli akun yang dilakukan oleh *driver*. Pada dasarnya hubungan antara *driver* dengan penyedia aplikasi layanan transportasi *online* merupakan hubungan kemitraan. Pada hubungan kemitraan ini terdapat perjanjian yang harus disetujui oleh para pihak. Penyedia aplikasi sebenarnya tidak mengizinkan praktik jual beli akun. Dengan demikian, pertanyaannya adalah bagaimana aspek pertanggungjawaban pidana terhadap praktik jual beli akun *driver* sebagai pokok penelitian yang akan dibahas dan dijabarkan dalam artikel ini.

Namun sebelum membahas lebih lanjut, perlu kiranya penulis menjabarkan penelitian terdahulu yang membahas mengenai permasalahan serupa. Penelitian sebelumnya dilakukan oleh Nuraini Fillaili<sup>13</sup> dengan hasil penelitian adalah apabila diketahui ada praktik jual beli akun *driver* yang sampai menimbulkan kerugian pada penumpang, penyedia aplikasi akan memberi sanksi pemberhentian (*suspend*) atau menonaktifkan akun *driver* yang terlibat. Praktik jual beli akun ojek *online* merupakan Perbuatan Melanggar Perjanjian Kemitraan antara pemilik akun (*driver*) kepada PT. GOJEK dan merupakan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) dan *driver* dapat dikenai pertanggungjawaban pidana. Yang membedakan penulisan jurnal ini dibandingkan dengan penelitian terdahulu yang memiliki permasalahan yang sama yaitu dalam jurnal ini penulis akan lebih menjabarkan aspek yuridis pertanggungjawaban pidana *driver* yang telah melakukan jual beli akun.

## B. METODE PENELITIAN

Berdasarkan Kamus Oxford, penelitian berarti penyelidikan sistematis dan studi bahan dan sumber untuk membangun fakta dan mencapai kesimpulan baru. Menurut Soerjono Soekanto, penelitian adalah suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada analisis dan merupakan suatu konstruksi yang dilakukan dengan sistematis, metodologis dan konsisten. Pembaca perlu memahami apa yang dibahas dalam suatu penelitian hukum. Dan objek penelitian hukum adalah masalah hukum. Fakta yang terjadi di masyarakat dan tidak selaras dengan hukum, yaitu masalah hukum.<sup>14</sup>

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang menggunakan hukum sebagai landasan norma. Artinya penelitian ini didasarkan pada penelitian kepustakaan yang berfokus pada membaca dan

---

<sup>13</sup> Nuraini Fillaili, "Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Penumpang Akibat Adanya Praktik Peralihan Akun Driver," *Jurist-Diction* 2, no. 4 (2019): 1375, <https://doi.org/10.20473/jd.v2i4.14499>.

<sup>14</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif* (Jakarta : Rajawali, 2015).

menganalisis bahan primer dan sekunder.<sup>15</sup> Dalam penelitian ini, penulis menggambarkan kasus, mencari, dan mengolah berbagai data dari studi dokumen (perpustakaan) dan menghasilkan laporan hasil penelitian. Menurut Jacob dan Mersky, penelitian hukum normatif berusaha menemukan otoritas-otoritas tersebut dalam sumber-sumber utama hukum yang dapat diterapkan pada situasi tertentu. Penelitian selalu berorientasi pertama pada sumber primer wajib, yaitu ketentuan konstitusional atau undang-undang dari legislatif, dan keputusan pengadilan dari yurisdiksi yang terlibat. Penelitian kemudian berfokus pada menemukan otoritas utama persuasif yang terdiri dari keputusan dari pengadilan yurisdiksi hukum umum lainnya. Apabila proses pencarian hukum terhadap sumber hukum primer tidak ditemukan, maka pencari akan mencari sumber hukum sekunder.<sup>16</sup> Dalam kaitannya dengan penelitian hukum normatif peneliti menggunakan beberapa pendekatan yaitu *Statute Approach* dan *Case Approach*. Sebuah penelitian hukum normatif harus menggunakan pendekatan undang-undang tentunya karena dalam pendekatan ini peneliti mengkaji berbagai aturan hukum serta tema sentralnya menjadi fokus penelitian.<sup>17</sup> Pendekatan kasus bertujuan untuk mempelajari penerapan norma atau aturan hukum yang dilakukan dalam praktik hukum.

Jenis bahan hukum yang penulis gunakan adalah bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer ini terdiri dari peraturan perundang-undangan, dokumen resmi, yurisprudensi, dan sebagainya. Bahan hukum primer yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Bahan hukum sekunder merupakan bahan latar yang menggambarkan suatu bidang hukum. Sumber-sumber tersebut merinci dan memberikan konteks pada masalah hukum yang sedang diteliti dan mengidentifikasi undang-undang dan peraturan yang relevan dan kasus-kasus terkemuka. Sumber-sumber sekunder bukanlah hukum itu sendiri. Sebaliknya, bahan hukum sekunder adalah cara yang membantu untuk mendapatkan gambaran umum tentang suatu bidang hukum, untuk mendapatkan perspektif tentang bagaimana masalah spesifik peneliti sesuai dengan konteks hukum yang lebih luas, dan untuk mendapatkan referensi ke sumber utama utama untuk suatu bidang hukum. Sumber sekunder seringkali menjadi awal untuk memulai penelitian hukum. Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah buku-buku ilmiah dalam bidang hukum, makalah-makalah, jurnal ilmiah, dan artikel ilmiah. Untuk mengumpulkan bahan-bahan hukum tersebut, penulis menggunakan teknik pengkajian atas materi serta melakukan telaah terhadap data-data yang didapatkan.

---

<sup>15</sup> Johnny Ibrahim, *Teori Dan Metode Penelitian Hukum Normatif* (Malang : Bayumedia Publishing, 2005).

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Ibid.

## C. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Hubungan Antara Penyedia Aplikasi Dengan *Driver Ojek Online*

Terbatasnya kesempatan kerja di sektor formal membuat masyarakat mencari alternatif lain seperti sektor informal. Hal ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan perekonomiannya. Umumnya sektor informal yang belum memiliki jaminan sosial yang difasilitasi oleh pemberi kerja, namun hal tersebut tidak menyurutkan niat para pekerja yang tidak mempunyaikompetensi untuk bekerja di sektor formal. Data Badan Pusat Statistik tahun 2018, menunjukkan sekitar 58% jumlah tenaga kerja di Indonesia memimpin adalah sektor informal. Jumlah pekerja sektor informal lebih banyak dibandingkan pekerja di sektor formal. Oleh karena itu, pekerjaan sektor informal dianggap lebih cepat daripada pertumbuhan lapangan kerja dalam reformasi sektor formal.

Tidak banyak campur tangan pemerintah terhadap pekerja sektor informal dan pemerintah hanya fokus pada pekerja di sektor formal. Akibatnya, sektor informal tidak mendapat jaminan kesejahteraan pekerja yang lebih baik, bahkan harus mencari cara untuk bertahan hidup. Di sisi lain, keberadaan sektor informal tidak kalah dengan sektor formal dalam mendorong kelangsungan pembangunan dan perekonomian secara keseluruhan. Salah satu pekerjaan lapangan di sektor informal yang banyak dituntut oleh pencari nafkah adalah menjadi tukang ojek *online*. Gojek merupakan aplikasi ojek *online* yang terkenal di Indonesia. Industri jasa yang mulai beroperasi sekitar 2015 ini dengan pendapatan yang menjanjikan dan jauh lebih besar dari transportasi konvensional, menempatkan ojek *online* sebagai incaran peluang kerja bagi para pencari nafkah. Ada yang hanya bergabung sebagai mitra untuk bekerja sampingan, namun ada juga yang bekerja *fulltime* dan menjadi mata pencaharian utama keluarganya.

Gojek adalah salah satu perusahaan ojek *online* yang berbasis *ridesharing* dan *ride-hailing* dengan sistem *sharing economy*. Sistem ini didasarkan pada peran bagi hasil yang saling menguntungkan kedua belah pihak. Seperti perusahaan lainnya, PT. Gojek Indonesia juga memiliki kesepakatan sebagai pedoman kerjasama antara perusahaan dengan mitranya yaitu pengemudi. Perjanjian kerja yang ditawarkan adalah perjanjian kemitraan. Hal ini sangat berbeda dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan pada umumnya yang memiliki aturan waktu kerja, pengupahan, jaminan sosial dan fasilitas sosial dengan maksud agar pekerja merasa nyaman untuk bekerja, dan dapat meningkatkan kinerja produktivitas. Perjanjian kerjasama yang ditawarkan perusahaan kepada pengemudi yang tidak memiliki jam kerja atau pulang kerja tentunya, tidak ada jaminan sosial dan tidak disediakan fasilitas sosial sebagai tempat singgah atau istirahat para pengemudi ojek *online*.

Perjanjian kerjasama antara perusahaan Gojek dengan *driver* adalah dengan menggunakan sistem *sharing economy* yaitu 90% untuk *driver* dan 10% untuk perusahaan. Karena itu, menurut Lora<sup>18</sup> sangat wajar jika perusahaan tidak memfasilitasi secara utuh tentang jaminan sosial dan fasilitas sosial bagi pengemudi. Hubungan antara gojek dan *driver* dalam perjanjian kemitraan bukanlah hubungan kerja yang biasanya pada umumnya seperti adanya pihak bos (majikan) dan bawahan (buruh), jadi jika posisinya sebagai pekerja maka ia harus mendapatkan fasilitas penuh dari perusahaan. Sebab, perjanjian kemitraan tidak memenuhi upah dan perintah merupakan unsur hubungan kerjasama. Perjanjian kemitraan Gojek adalah suatu kesepakatan yang mengedepankan atas dasar kemitraan dengan saling menguntungkan satu sama lain. Namun berdasarkan temuan lapangan pada pengemudi ojek *online* di beberapa kota, terdapat beberapa kasus yang menurut pengemudi ojek *online* sangat merugikan pihaknya. Salah satunya adalah karena lambatnya proses transaksi di rekening bank pengemudi, bahwa ada beberapa perubahan tarif atau penghentian mendadak perusahaan tanpa pemberitahuan dan kesepakatan dengan pengemudi.

Dalam hal ini perjanjian kemitraan yang seharusnya saling menguntungkan, memiliki kedudukan yang sejajar, tidak ada kedudukan seperti atasan atau bawahan, namun tanpa disadari terdapat hubungan yang timpang dimana para pengemudi mengharuskan mereka untuk selalu mematuhi setiap kebijakan dan tidak diberi ruang untuk berkonsultasi sebelum mengubah kebijakan yang ada. Menurut Undang-Undang Ketenagakerjaan No.13 Tahun 2003 Pasal 1 ayat 16, hubungan industrial adalah suatu sistem hubungan yang terbentuk antara pelaku produksi barang atau jasa yang terdiri dari unsur pengusaha, pekerja, dan pemerintah berdasarkan nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Republik Indonesia 1945. Pihak-pihak yang berkepentingan dalam hubungan itu, yaitu pekerja sebagai pengusaha, serta organisasi buruh, pengusaha atau organisasi, pemerintah dan masyarakat sebagai konsumen.<sup>19</sup>

Dalam hal ini, hubungan yang dibangun antara pengemudi Gojek dengan perusahaan Gojek belum memiliki hubungan industrial resmi seperti bipartit dan tripartit. Hubungan Bipartit adalah hubungan antara dua pihak yaitu pekerja dan perusahaan, sedangkan adalah antara tiga pihak yaitu pekerja, perusahaan dan pemerintah. Hubungan antara pengemudi Gojek dan perusahaan masih bersifat informal, tetapi tidak kekeluargaan. Hubungan yang terjalin masih berupa *gap* antara pengemudi, perusahaan dan pemerintah.

---

<sup>18</sup> Vivian Lora, "Tinjauan Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Cabang Medan Dengan Driver Gojek," 2018.

<sup>19</sup> John Suprihanto, *Hubungan Industrial Sebuah Pengantar* (Yogyakarta : BPFE, 1986).

Dengan demikian hubungan Gojek dengan *driver* nya hanya sebatas kemitraan. Menurut Umar Kasim dalam Lora<sup>20</sup> perjanjian kemitraan adalah suatu bentuk umum hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lain berdasarkan perjanjian kemitraan. Bentuk-bentuk perjanjian yang bekerja atas dasar kemitraan, yaitu: perjanjian bagi hasil, perjanjian keagenan (perorangan atau korporasi), inti-plasma, subkontrak, perjanjian pembayaran (deposito) untuk sejumlah uang tertentu, dan lain-lain. Oleh karena itu, perjanjian kemitraan mengedepankan hubungan yang saling menguntungkan antara para pihak sehingga kedudukan para pihak adalah sama. Padahal dalam perjanjian kerja mengandung unsur kerja, upah, dan perintah dimana kedudukan majikan sebagai atasan dan pegawai sebagai bawahan.

Dalam hubungan perjanjian kerja, pekerja mempunyai hak-hak pada umumnya yang tidak dimiliki oleh mitra kerja dalam hubungan kemitraan seperti upah lembur (upah tambahan yang diberikan jika terjadi penambahan jam kerja dari yang ditentukan), jaminan kesehatan, dan jaminan hari tua jika bekerja hubungan berakhir. Dalam hal ini, hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi Gojek dengan *driver* adalah hubungan kemitraan berdasarkan perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan PT. Gojek Indonesia dengan *Driver* tidak memenuhi ciri dan unsur perjanjian kerja seperti pengupahan, perintah dan unsur pekerjaan. Berdasarkan lampiran pada isi perjanjian kemitraan, disebutkan juga bahwa pengemudi Gojek bertindak sebagai mitra. Tidak hanya itu, para pengemudi tidak mendapatkan gaji dari perusahaan aplikasi Gojek tetapi para pengemudi ojek harus membagi pendapatannya dengan perusahaan. Pendapatan pengemudi Gojek sendiri bergantung pada berapa banyak penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi dan kesediaan pengemudi untuk memberikan pelayanan sesuai permintaan penumpang.

Hubungan kerja yang terjalin antara pengemudi dan perusahaan Gojek, adalah hubungan kerja seperti bagi pekerja yang harus selalu tunduk pada kebijakan perusahaan apapun, bukan hubungan mitra yang sesuai. Dalam hal ini perjanjian kemitraan yang seharusnya saling menguntungkan satu sama lain, memiliki kedudukan yang sejajar, tidak ada kedudukan seperti atasan atau bawahan. Pada dasarnya hak dan kewajiban perusahaan aplikasi dan pemilik akun (*driver*) dapat dilihat dalam perjanjian kemitraan yang disepakati antara kedua belah pihak. Apabila pemilik akun selaku mitra melanggar ketentuan dalam perjanjian kemitraan, maka perusahaan aplikasi dapat memberikan sanksi sesuai kesepakatan, guna melindungi kepentingan masyarakat pengguna aplikasi.

Berdasarkan perjanjian kemitraan tentang keberlakuan perjanjian, perjanjian berlaku selama 1 (satu) tahun dihitung sejak tanggal mitra menyetujui persetujuan

---

<sup>20</sup> Lora, "Tinjauan Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Cabang Medan Dengan Driver Gojek."

kemitraan secara elektronik. Apabila ketika sudah lewat masa, perjanjian ini tidak diakhiri maka sesuai dengan syarat dan ketentuan perjanjian, periode keberlakuan perjanjian akan diperpanjang otomatis setelah berakhirnya masa. Berakhirnya perjanjian kemitraan dapat dikarenakan apabila pengemudi melakukan tindakan melawan hukum, kecurangan, seperti penggunaan aplikasi tambahan, orderan fiktif, pemakaian akun palsu (yang bukan identitas mitra sesungguhnya) yang merugikan pihak atau diketahui melakukan tindakan melawan hukum dengan menggunakan identitas yang bukan miliknya. Dalam perjanjian kemitraan juga ditegaskan mengenai berakhirnya perjanjian kemitraan bahwa perusahaan dan pengemudi berhak untuk mengakhiri perjanjian secara sepihak sewaktu – waktu sebelum berakhirnya masa berlaku perjanjian tersebut dengan mengesampingkan ketentuan pada Pasal 1266 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatur bahwa syarat batal dianggap selalu dicantumkan dalam persetujuan yang timbal balik, misalnya salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya. Dalam hal ini persetujuan tidak batal demi hukum, tetapi harus dimintakan kepada Pengadilan meskipun syarat batal mengenai tidak dipenuhinya kewajiban dinyatakan dalam persetujuan. Apabila syarat batal tidak dinyatakan dalam persetujuan, maka hakim dengan melihat kondisi dan keadaan, atas permintaan tergugat, leluasa memberikan suatu jangka waktu untuk memenuhi kewajiban tersebut tetapi jangka waktu tidak boleh lebih dari satu bulan.

Seperti yang disebutkan sebelumnya bahwa dikesampingkannya pasal 1266 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, hal ini agar pembatalan suatu perjanjian tidak perlu melalui proses permohonan batal ke pengadilan, sehingga dapat berdasarkan kesepakatan pihak itu sendiri. Dalam hal berakhirnya perjanjian kemitraan ini, pihak perusahaan menegaskan paling lambat 3 (tiga) hari sejak berakhirnya perjanjian, pengemudi wajib melunasi setiap jumlah yang masih terhutang kepada pihak perusahaan termasuk juga uang penalty atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi. Begitu juga sama dengan perusahaan akan mengembalikan setiap surat-surat jaminan seperti barang atau dokumen lainnya yang telah diserahkan oleh pengemudi ke perusahaan pada waktu dilakukannya pendaftaran sebagai mitra maupun segala yang diminta perusahaan selama menjadi mitra. Maka dengan itu hak yang diberikan oleh perusahaan kepada pengemudi juga ikut dinyatakan berakhir dan perusahaan berwenang untuk menutup akses pengemudi atas akun yang dimilikinya dalam aplikasi.

## **2. Pertanggungjawaban Pidana *Driver* Yang Melakukan Praktik Jual Beli Akun Ojek Online**

Pada hubungan kemitraan antara penyedia aplikasi dengan *driver*, terdapat perjanjian yang tidak boleh dilanggar antara kedua pihak. Beberapa bunyi

perjanjiannya adalah *driver* harus memastikan bahwa setiap dokumen dan informasi yang diberikan (atau atas nama *driver*) kepada penyedia aplikasi selalu akurat, terkini, lengkap dan tidak menyesatkan; *driver* hanya boleh memiliki satu Akun; *driver* harus menjaga kerahasiaan dan keamanan informasi Akun (termasuk detail login); *driver* tidak boleh memberikan akses ke Akun kepada orang lain, termasuk untuk mentransfer Akun atau informasi dari Akun ke orang lain; dan harus segera memberi tahu pihak penyedia aplikasi jika mencurigai adanya akses tidak sah ke atau penggunaan Akun *driver*. Penyedia aplikasi berhak memblokir atau menolak akses ke Akun *driver*, dan/atau memblokir fitur yang tersedia di Aplikasi Pengemudi, setiap saat, dengan atau tanpa pemberitahuan, tanpa mengurangi hak dan upaya hukum lainnya.

Berdasarkan bunyi kesepakatan itu, terlihat jelas bahwa *driver* dilarang memberi info akunya kepada orang lain, terlebih lagi melakukan praktik jual beli akun. Jual beli akun *driver* dapat merugikan konsumen, karena terkadang akun yang dijual digunakan untuk menipu bahkan melakukan tindak kejahatan seperti perampokan, penggelapan, dan sebagainya. Apabila dilakukan, maka penyedia aplikasi berhak menerapkan sanksi pada *driver* yang terlibat. Sanksi tersebut dapat berupa penonaktifan akun (*suspend*) dan putus mitra. Kemudian apabila kegiatan transaksi jual beli akun ini diniatkan untuk melakukan tindak pidana, seperti melakukan penipuan atau kejahatan lain, maka pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban pidana dan dijerat dengan Pasal 35 jo. Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik (selanjutnya disebut dengan UU ITE).

Pasal 35 :

*“Setiap Orang dengan sengaja dan tanpa hak atau melawan hukum melakukan manipulasi, penciptaan, perubahan, penghilangan, pengrusakan Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dengan tujuan agar Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik tersebut dianggap seolah-olah data yang otentik.”*

Pasal 51 ayat (1) UU ITE

*“Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000.000,00 (dua belas miliar rupiah).”*

Pada istilah yang paling sederhana, ketika seseorang “bertanggung jawab secara pidana”, itu berarti mereka dapat dianggap bertanggung jawab secara hukum karena telah melakukan pelanggaran terhadap hukum. Jika tanggung jawab terbukti di pengadilan, seseorang akan bertanggung jawab atas kejahatan dan dihukum sesuai dengan itu. Dalam kasus pertanggungjawaban pidana, pemerintah yakin seseorang

mungkin telah melakukan tindakan kriminal, dan pemerintah menuntut kasus tersebut di pengadilan. Dalam kebanyakan kasus (tidak semua), pertanggungjawaban pidana bergantung pada dua elemen: *actus reus* (tindakan atau kelalaian yang sebenarnya melanggar hukum) dan *mens rea* (keadaan pikiran bersalah, niat untuk melakukan).

Pembuat undang-undang, secara teknis, telah menentukan perbuatan apa saja yang disebut sebagai kejahatan. Tidak ada tindakan yang merupakan kejahatan sampai hal itu diakui oleh masyarakat dan ditulis ke dalam undang-undang pidana negara (asas legalitas). Suatu tindakan adalah kejahatan hanya jika negara mendefinisikannya sebagai kejahatan dalam undang-undang. Pertanggungjawaban pidana mengacu pada tanggung jawab atas suatu kejahatan dan hukuman yang dijatuhkan oleh masyarakat atas kejahatan tersebut. Karena kejahatan menyebabkan kerugian bagi masyarakat secara keseluruhan (selain korban), seorang penuntut umum mengajukan tuntutan terhadap pelaku atas nama warganya. Seseorang dapat dinyatakan bertanggung jawab atas suatu kejahatan jika penuntutan membuktikan bahwa orang tersebut melakukan tindak pidana (seperti jual beli akun yang dilarang dalam perjanjian kemitraan) dan memiliki niat yang diperlukan untuk meminta pertanggungjawaban orang tersebut (seperti niat untuk keperluan penipuan). Dengan demikian, apabila seorang *driver* menjual akunnya dan kemudian meskipun ia tidak mengetahui untuk apa akun tersebut dimanfaatkan, dirinya tetap dapat dimintai pertanggungjawaban pidana dalam kedudukannya sebagai “penyertaan”. Tanggung jawab lainnya adalah, *driver* dapat dikenai sanksi berupa *suspend* dan putus mitra dari penyedia aplikasi karena telah melanggar perjanjian kemitraan.

Penjualan akun palsu *ojek online* beredar dengan harga kisaran Rp 1.500.000 hingga Rp 3.000.000, akun ini tentu menjadi kebutuhan para pengemudi yang baru saja diputus kemitraan oleh perusahaan dan tidak memiliki pekerjaan lain, namun tidak sedikit juga yang menyalahgunakan ini untuk melakukan perbuatan melawan hukum. Diketahui pada 24 November 2021 lalu, menjadi tersangka, RF dan HS, merupakan pengemudi yang menggunakan akun palsu membawa kabur Macbook seharga IDR 67.000.000,- yang dibeli oleh pelanggan dari sebuah *e-commerce*. Penggunaan akun palsu ini lantaran supaya tidak terlacak. Bahkan diketahui tersangka sudah melakukan penggelapan barang hingga belasan kali yaitu dengan menggonta-ganti akun. Bukan hanya masyarakat dirugikan, bahkan perusahaan sendiri juga mengalami penipuan yang dilakukan pengemudi tidak bertanggung jawab yang dilaporkan pihak kepolisian akibat memperdaya Go-jek dengan bertindak sebagai mitra pengemudi, pemilik restoran, dan pelanggan yang dilakukan dengan menggunakan akun palsu sekitar 40 unit *smartphones* dan 8,850 kartu SIM, sehingga memiliki sebanyak 41 akun mitra pengemudi, 31 akun restoran, dan puluhan akun pelanggan, dan dimanfaatkannya untuk melakukan transaksi palsu di fitur Gofood dan

Gobiz. Pelaku bertindak sebagai pemesanan makanan, dengan tujuan mencari keuntungan dari poin atau bonus dalam aplikasi. Hal ini membuat perusahaan Go-jek mengalami kerugian Rp 400.000.000,- dan kemudian pelaku dijerat dengan Pasal 35 jo Pasal 51 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang perubahan atas Undang-Undang No 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dan atau Pasal 378 KUHP, diancam hukuman pidana penjara selama 12 tahun. Dalam aplikasi *ojek online* juga sudah menggunakan fitur verifikasi muka sebagai syarat untuk menerima orderan, namun hal tersebut juga tidak mengurangi pemakaian akun palsu, dikarenakan pengemudi yang memiliki akun palsu dapat melakukan verifikasi dengan memakai topeng dengan gambar wajah dari pemilik akun asli. Bahkan diketahui penjualan akun *ojek online* sekarang juga sudah dilengkapi dengan topeng wajah pemilik akun. Hal ini tentunya dilakukan untuk menghindari putusnya mitra. Namun, perusahaan akan bertindak tegas apabila diketahui melakukan upaya pemalsuan atau pelanggaran.

#### **D. KESIMPULAN**

Kesimpulan penelitian yang didapatkan penulis setelah menganalisis pada bagian pembahasan adalah sebagai berikut:

1. Pesatnya pertumbuhan bisnis digital telah memberikan banyak kemudahan, salah satunya adalah moda transportasi. Saat ini layanan transportasi *online* sudah banyak tersedia baik sepeda motor maupun mobil. Hubungan kerja antara penyedia aplikasi *ojek online* dengan *driver* hanyalah bersifat kemitraan, yaitu suatu bentuk umum hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lain berdasarkan perjanjian kemitraan yang saling menguntungkan di antara para pihak. Dalam hal ini perjanjian kemitraan yang seharusnya saling menguntungkan, memiliki kedudukan yang sejajar, tidak ada kedudukan seperti atasan atau bawahan.
2. *Driver* dilarang memberi info akunnya kepada orang lain, terlebih lagi melakukan praktik jual beli akun. Jual beli akun *driver* dapat merugikan konsumen, karena terkadang akun yang dijual digunakan untuk menipu bahkan melakukan tindak kejahatan seperti perampokan, penggelapan, dan sebagainya. Apabila dilakukan, maka penyedia aplikasi berhak menerapkan sanksi pada *driver* yang terlibat. Sanksi tersebut dapat berupa penonaktifan akun (*suspend*) dan putus mitra. Kemudian apabila kegiatan transaksi jual beli akun ini diniatkan untuk melakukan tindak pidana, seperti melakukan penipuan atau kejahatan lain, maka pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban pidana dan dijerat dengan Pasal 35 jo. Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik

(selanjutnya disebut dengan UU ITE). Maka dari itu, sebaiknya *driver* ojek *online* mematuhi kebijakan dalam perjanjian dengan penyedia aplikasi, yaitu dengan tidak melakukan jual beli akun agar dapat mencegah kejahatan yang dapat dilakukan melalui akun tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku :

- Ibrahim, Johnny. *Teori Dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing, 2005.
- Soekanto, Soerjono. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta : Rajawali, 2015.
- Suprihanto, John. *Hubungan Industrial Sebuah Pengantar*. Yogyakarta : BPFE, 1986.

### Jurnal :

- Button, Kenneth. "The 'Ubernomics' of Ridesourcing: The Myths and the Reality." *Transport Reviews* 40, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1687605>.
- Chua, Evelyn L, Jason L Chiu, and Nelson C Bool. "Sharing Economy: An Analysis of Airbnb Business Model and the Factors That Influence Consumer Adoption." *Review of Integrative Business and Economics Research* 8, no. 2 (2019).
- Fillaili, Nuraini. "Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Penumpang Akibat Adanya Praktik Peralihan Akun Driver." *Jurist-Diction* 2, no. 4 (2019): 1375. <https://doi.org/10.20473/jd.v2i4.14499>.
- Gandini, Alessandro. "Labour Process Theory and the Gig Economy." *Human Relations* 72, no. 6 (2019). <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>.
- Gomes, Silvia Boga, Flavia Maria Santoro, Miguel Mira Da Silva, and Maria Eugenia Jacob. "A Reference Model for Digital Transformation and Innovation." In *Proceedings - 2019 IEEE 23rd International Enterprise Distributed Object Computing Conference, EDOC 2019*, 2019. <https://doi.org/10.1109/EDOC.2019.00013>.
- Laurell, Christofer, and Christian Sandström. "Analysing Uber in Social Media - Disruptive Technology or Institutional Disruption?" *International Journal of Innovation Management* 20, no. 5 (2016). <https://doi.org/10.1142/S1363919616400132>.
- Rogers, Rachel Botsman and Roo. "What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption." *Choice Reviews Online* 48, no. 06 (February 2011): 48-3364-48-3364. <https://doi.org/10.5860/choice.48-3364>.
- Silalahi, Shilvia L.Br, Putu W. Handayani, and Qorib Munajat. "Service Quality Analysis for Online Transportation Services: Case Study of GO-JEK." In *Procedia Computer Science*, Vol. 124, 2017. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2017.12.181>.
- Trabucchi, Daniel, Tommaso Buganza, Laurent Muzellec, and Sébastien Ronteau. "Platform-Driven Innovation: Unveiling Research and Business Opportunities." *Creativity and Innovation Management* 30, no. 1 (2021). <https://doi.org/10.1111/caim.12428>.
- Weng, Gooi Sai, Suhaiza Zailani, Mohammad Iranmanesh, and Sunghyup Sean Hyun.

“Mobile Taxi Booking Application Service’s Continuance Usage Intention by Users.”  
*Transportation Research Part D: Transport and Environment* 57 (2017).  
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.07.023>.

Yunhan Liu, Dohoon Kim. “Why Did Uber China Fail in China? – Lessons from Business Model Analysis.” In *The 22nd Biennial Conference of the International Telecommunications Society: “Beyond the Boundaries: Challenges for Business, Policy and Society,”* 2018.

**Peraturan Perundang-Undangan :**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

**Website/Internet :**

Hadi Pratama, Aditya. “Kilas Balik Perkembangan Ojek Online Di Indonesia Sepanjang 2015,” 2015.

Lora, Vivian. “Tinjauan Hukum Terhadap Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Cabang Medan Dengan Driver Gojek,” 2018.

