

PERSAINGAN USAHA ANTARA OJEK ONLINE DAN OJEK PANGKALAN STASIUN YANG DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM PERDATA

Farel Al Farizi¹, Hero Putra Ramadhan², Muhammad Usman³, Dwi Desi Yayi Tarina⁴

^{1,2,3,4}Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta

2410611004@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2410611003@mahasiswa.upnvj.ac.id²,
2410611030@mahasiswa.upnvj.ac.id³, dwidewiyayitarina@upnvj.ac.id⁴

ABSTRACT; *The development of digital transportation services has given rise to socio-economic conflicts between online motorcycle taxi drivers and conventional base drivers, where the latter perceive their market share as being threatened by the expansion of online services. As an effort to sustain their business continuity, base drivers often impose operational area restrictions or “red zones” in public facility areas such as stations, prohibiting online drivers from picking up passengers. This study aims to analyze the qualification of business competition within such zoning restriction schemes and to examine the binding legal force of agreements limiting pickup radius from the perspective of civil law. This research employs a mixed legal method that combines normative juridical and empirical approaches, analyzed using primary regulations such as the Indonesian Civil Code and Law No. 5 of 1999. The findings indicate that the practice of territorial division does not constitute fair business competition and is categorized as a per se illegal violation under Article 9 of Law No. 5 of 1999, although the aggressiveness of application companies through predatory pricing strategies has also contributed to this resistance. From a civil law perspective, such informal agreements on territorial restrictions are deemed null and void ab initio. This is because the agreement fails to meet the objective requirement of a lawful cause under Article 1320 of the Indonesian Civil Code, as it contradicts anti-monopoly provisions and violates the principle of privity of contract, ultimately harming the rights of the public as third parties.*

Keywords: *Business Competition, Online Motorcycle Taxi, Conventional Base Motorcycle Taxi, Civil Law, Void Agreement.*

ABSTRAK; Perkembangan layanan transportasi digital telah memunculkan konflik sosial-ekonomi antara pengemudi ojek online dan ojek pangkalan, di mana ojek pangkalan merasa pangsa pasar mereka terancam oleh ekspansi ojek online. Sebagai upaya mempertahankan keberlangsungan usaha, ojek pangkalan kerap menerapkan pembatasan wilayah operasional atau "zona merah" di area fasilitas umum seperti stasiun, yang melarang ojek online untuk menjemput penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kualifikasi persaingan usaha dalam skema pembatasan zonasi tersebut serta menguji kekuatan hukum mengikat dari kesepakatan pembatasan radius penjemputan berdasarkan perspektif hukum perdata. Penelitian ini menggunakan metode hukum campuran yang memadukan pendekatan yuridis normatif dan empiris, serta dianalisis menggunakan regulasi utama seperti KUHPdata dan UU No. 5 Tahun 1999. Hasil kajian menunjukkan

bahwa praktik pembagian wilayah ini bukan merupakan persaingan usaha yang sehat dan tergolong pelanggaran per se illegal terhadap Pasal 9 UU No. 5 Tahun 1999, meskipun agresivitas perusahaan aplikasi melalui strategi predatory pricing turut memicu resistensi ini. Dari perspektif hukum perdata, kesepakatan informal mengenai pembatasan wilayah tersebut dinyatakan batal demi hukum sejak awal. Hal tersebut dikarenakan kesepakatan ini tidak memenuhi syarat objektif causa yang halal dalam Pasal 1320 KUHPerdata akibat bertentangan dengan ketentuan hukum anti-monopoli, serta melanggar asas kepribadian perjanjian yang pada akhirnya merugikan hak-hak masyarakat luas sebagai pihak ketiga.

Kata Kunci: Persaingan Usaha, Ojek Online, Ojek Pangkalan, Hukum Perdata, Perjanjian Batal Demi Hukum.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi dalam sepuluh tahun terakhir telah memicu perubahan besar yang bersifat mendasar di berbagai aspek kehidupan masyarakat di seluruh dunia, terutama pada sektor pelayanan publik dan transportasi yang mengalami dampak paling signifikan. Proses digitalisasi ini mendorong lahirnya beragam inovasi bisnis, salah satunya layanan transportasi darat berbasis aplikasi pada ponsel pintar yang di Indonesia lebih dikenal sebagai ojek online. Kehadiran ojek online sebagai bagian dari perkembangan gig economy dan e-commerce memberikan manfaat nyata bagi masyarakat sebagai pengguna. Layanan ini menawarkan kemudahan akses, penghematan waktu, kejelasan tarif, kepastian rute perjalanan, serta memungkinkan masyarakat memperoleh transportasi dari mana saja tanpa perlu mendatangi pangkalan ojek secara langsung.¹

Di balik kemudahan dan efisiensi yang ditawarkan, peralihan dari transportasi konvensional ke sistem digital juga memunculkan dampak negatif berupa resistensi dan konflik sosial-ekonomi. Pengemudi ojek pangkalan merasa mata pencaharian dan pangsa pasar mereka terancam oleh ekspansi ojek online yang cepat, sehingga memicu ketegangan di lapangan. Konflik ini tidak hanya sebatas persaingan tarif, tetapi kerap berkembang menjadi bentrokan fisik, intimidasi, hingga perusakan di titik-titik transportasi strategis seperti stasiun dan terminal, terutama di kawasan Jabodetabek dan kota besar lainnya.² Sejumlah insiden, seperti bentrokan di sekitar Stasiun Pondok Cina dan Depok Town Square, penyetopan paksa

¹ Putri, Amin, and Warjio, "Development of Online Transportation Services: Effectiveness and Efficiency of The Grabbike Applications for Society in Medan City."

² Faisal Ali Romadhon dan Sumarwoto, "Tinjauan Hukum Perdata Tentang Persaingan Usaha Tidak Sehat Pada Dunia Digital," *Indonesian Journal of Islamic Jurisprudence, Economic and Legal Theory* 2, no. 3 (September 2024): 1418.

di Stasiun Pondok Ranji, serta ketegangan di Stasiun Depok Baru dan dugaan perusakan di Stasiun Cimekar Bandung, menunjukkan nyata sulitnya proses adaptasi teknologi di tingkat masyarakat.

Sebagai upaya mempertahankan keberlangsungan usaha, ojek pangkalan kerap memberlakukan pembatasan wilayah yang dikenal sebagai “zona merah”. Istilah ini berbeda dari konteks pandemi, karena merujuk pada klaim area tertentu, biasanya di sekitar stasiun atau terminal, yang melarang pengemudi ojek online untuk beroperasi atau menjemput penumpang. Jika dilanggar, sanksinya bisa berupa intimidasi, pemaksaan pembatalan pesanan, hingga kekerasan fisik. Untuk meredam konflik, pemerintah daerah, dinas perhubungan, dan aparat kepolisian sering memfasilitasi mediasi yang menghasilkan kesepakatan pembagian wilayah atau batas penjemputan. Meski efektif menjaga ketertiban dalam jangka pendek, kebijakan ini menimbulkan persoalan hukum yang kompleks, terutama jika ditinjau dari perspektif hukum perdata dan persaingan usaha di Indonesia.

Dari sudut pandang hukum persaingan usaha, UU No. 5 Tahun 1999 melarang praktik penguasaan pasar yang tidak sehat, sehingga pembagian wilayah oleh ojek pangkalan berpotensi melanggar ketentuan tersebut.³ Di sisi lain, strategi bakar uang dan *predatory pricing* oleh perusahaan aplikasi ojek online juga dikritik karena dapat membentuk pasar oligopoli yang merugikan pelaku usaha kecil. Dalam ranah hukum perdata, keabsahan kesepakatan informal terkait pembatasan wilayah ini diragukan karena berpotensi tidak memenuhi syarat sah perjanjian, mengandung unsur paksaan, serta merugikan konsumen sebagai pihak ketiga.⁴ Permasalahan semakin kompleks karena status hukum ojek sebagai angkutan umum belum diatur secara tegas dalam peraturan perundang-undangan, meskipun aspek keselamatannya telah diakomodasi. Kekosongan regulasi ini membuat penyelesaian konflik di lapangan sering bergantung pada kesepakatan tidak formal. Oleh karena itu, diperlukan kajian komprehensif untuk menelaah apakah praktik zonasi tersebut termasuk persaingan usaha yang sehat serta apakah kesepakatan pembatasan wilayah memiliki kekuatan hukum yang sah menurut hukum perdata dan praktik yurisprudensi, khususnya di wilayah Jabodetabek.

³ Ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

⁴ Marwah, “The Predatory Pricing Practice: The Challenges of Business Competition Law on Ride-Hailing Tariff’s War.”

Rumusan Masalah

1. Apakah persaingan usaha antara ojek online dan ojek pangkalan dengan skema pembatasan zonasi ini dapat dikategorikan sebagai persaingan usaha yang sehat?
2. Apakah kesepakatan mengenai pembatasan radius penjemputan ojek online ini memiliki kekuatan hukum yang mengikat secara umum (khususnya di kawasan Jabodetabek)?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode hukum campuran, yaitu pendekatan yuridis normatif yang dipadukan dengan yuridis empiris. Pendekatan normatif berfokus pada kajian literatur dan peraturan perundang-undangan untuk menelaah asas, kaidah, dan sistem hukum yang berlaku, sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk melihat bagaimana aturan tersebut diterapkan dalam praktik, khususnya dalam konflik antara ojek online dan ojek pangkalan di lapangan dengan cara wawancara secara langsung oleh pihak ojek online dan ojek pangkalan. Analisis dilakukan melalui pendekatan perundang-undangan dan konseptual dengan mengkaji berbagai regulasi utama, seperti KUHPPerdata (terutama Buku III tentang perikatan), UU No. 5 Tahun 1999, UU LLAJ, serta Permenhub No. 12 Tahun 2019. Data dikumpulkan melalui studi dokumen dan kepustakaan, lalu dianalisis secara deskriptif-kualitatif dengan pola pikir deduktif, yakni menarik kesimpulan dari ketentuan hukum umum untuk diterapkan pada fenomena pembatasan wilayah (zona merah) dan implikasi hukumnya bagi para pihak terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kualifikasi Persaingan Usaha antara Ojek Online dan Ojek Pangkalan Melalui Skema Pembatasan Zonasi

Pembahasan ini berangkat dari upaya pembuktian secara akademis untuk menilai apakah praktik pembatasan wilayah operasional atau zonasi (zona merah) yang secara konsisten diterapkan antara ojek pangkalan konvensional dan pengemudi ojek online dapat dikategorikan sebagai bentuk persaingan usaha yang sehat dan dapat dibenarkan. Untuk menilai persoalan tersebut secara objektif, diperlukan tolok ukur normatif yang jelas, yaitu merujuk pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagai standar utama penilaian.

Dalam perspektif hukum ekonomi, persaingan usaha yang sehat dipahami sebagai kondisi ideal yang memungkinkan para pelaku usaha, baik individu maupun badan usaha, bersaing secara independen, jujur, dan transparan dalam memperoleh pangsa pasar serta

keuntungan. Persaingan ini didasarkan pada efisiensi operasional, kualitas layanan yang terus ditingkatkan, inovasi, serta penetapan harga yang wajar. Selain itu, kondisi tersebut mensyaratkan tidak adanya praktik kolusi, hambatan masuk yang dibuat-buat, tekanan atau paksaan, maupun bentuk kartel yang tersembunyi.⁵

Apabila kondisi empiris di lapangan, terutama dalam ekosistem transportasi roda dua di kawasan transit Jabodetabek seperti Stasiun Depok Baru dan Stasiun Pondok Cina, dianalisis menggunakan kerangka Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, terlihat bahwa pola interaksi bisnis yang terbentuk justru menyimpang jauh dari prinsip persaingan yang efisien. Larangan yang dilakukan secara kolektif terhadap pengemudi ojek online untuk mengambil penumpang di area tertentu pada dasarnya merupakan bentuk konkret dari praktik pembagian wilayah dalam pemasaran jasa.

Berdasarkan konstruksi hukum dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, praktik pembagian wilayah melalui suatu perjanjian secara tegas dikategorikan sebagai tindakan yang dilarang, sebagaimana diatur dalam Pasal 9. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa pelaku usaha tidak diperbolehkan menjalin kesepakatan dengan pesaingnya yang bertujuan membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar atas barang dan/atau jasa, karena hal demikian berpotensi menimbulkan praktik monopoli maupun persaingan usaha yang tidak sehat.⁶

Terdapat dua pendekatan utama dalam menilai dugaan pelanggaran hukum anti-monopoli, yaitu Rule of Reason dan Per Se Illegal. Pendekatan *Rule of Reason* mengharuskan majelis pemeriksa untuk terlebih dahulu menilai dampak nyata dari suatu tindakan sebelum menyimpulkan adanya pelanggaran, dengan mempertimbangkan apakah tindakan tersebut benar-benar merugikan persaingan atau justru memiliki alasan efisiensi. Sebaliknya, pendekatan *Per Se Illegal*, yang diterapkan antara lain pada praktik penetapan harga, boikot, dan pembagian wilayah sebagaimana diatur dalam Pasal 9, menegaskan bahwa tindakan-tindakan tersebut secara inheren sudah dianggap melanggar hukum tanpa perlu pembuktian lebih lanjut mengenai dampaknya, karena sejak awal dipandang berbahaya bagi mekanisme pasar.⁷

⁵ Susanto, Meilia, and Anisa, "Persaingan Usaha Tidak Sehat Di Indonesia Menurut Hukum Ekonomi Islam Dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat."

⁶ Ketentuan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

⁷ Khairiyyah et al., "Analisis Pendekatan Rule of Reason Dan per Se Illegal Dalam Menghadapi Persaingan Usaha."

Dengan menggunakan pendekatan *Per Se Illegal*, tindakan ojek pangkalan yang membatasi individu, kelompok, atau afiliasi usaha, dalam hal ini ojek online, serta berupaya menguasai wilayah tertentu secara eksklusif agar tidak dimasuki pesaing lain, dapat dipandang sebagai perbuatan yang secara langsung meniadakan prinsip persaingan bebas. Praktik semacam ini tidak hanya mendistorsi mekanisme pasar, tetapi juga secara signifikan melemahkan posisi tawar masyarakat sebagai konsumen akhir. Sebagai rujukan akademik, penelitian empiris mengenai perjanjian pembagian wilayah jasa ojek di Terminal Purabaya menunjukkan bahwa pelarangan ojek online memasuki area terminal serta penguasaan wilayah oleh ojek pangkalan merupakan bentuk monopoli murni. Praktik tersebut dinilai bertentangan secara tegas dengan ketentuan Pasal 9 dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, sekaligus mencederai hak pelaku usaha lain untuk memperoleh kehidupan yang layak.

Lebih lanjut, analisis yuridis yang utuh tidak seharusnya berhenti pada penetapan kesalahan ojek pangkalan secara sepihak. Hukum persaingan usaha justru menuntut pendekatan yang lebih luas untuk menelaah faktor-faktor struktural yang mendorong ojek pangkalan, sebagai pelaku ekonomi mikro yang rentan, melakukan praktik pembagian wilayah secara defensif dan reaktif. Berbagai temuan empiris menunjukkan bahwa munculnya perlawanan sporadis, tindakan anarkis di lapangan, serta penerapan zona merah oleh ojek konvensional tidak terlepas dari tekanan yang dipicu oleh agresivitas perusahaan aplikasi transportasi online. Praktik tersebut diduga kuat berkaitan dengan penerapan strategi *predatory pricing* atau penjualan di bawah harga pasar, yang pada akhirnya mengganggu keseimbangan mekanisme pasar.

Perusahaan aplikasi ojek online seperti Gojek dan Grab, yang didukung oleh pendanaan besar dari modal ventura global, kerap menggunakan strategi ekspansi pasar melalui praktik “bakar uang”. Strategi ini diwujudkan dengan menetapkan tarif layanan yang berada jauh di bawah biaya produksi normal, misalnya melalui penetapan harga per kilometer yang sangat rendah, ditambah pemberian subsidi dan diskon dalam skala besar yang sebagian bebannya juga ditanggung oleh mitra pengemudi. Dalam kajian akademis, pola tersebut dikategorikan sebagai *predatory pricing*, karena pada fase awal disrupti pasar, tarif dasar yang ditetapkan oleh aplikator dinilai tidak rasional jika dilihat dari sudut keberlanjutan ekonomi secara mandiri.

Berdasarkan komparasi empiris dan bedah undang-undang yang dijabarkan di atas, tesis untuk menjawab rumusan masalah pertama adalah: Persaingan usaha yang berporos pada

interaksi antara ojek online dan ojek pangkalan melalui skema rekayasa pembatasan zonasi sama sekali tidak dapat dikategorikan sebagai persaingan usaha yang sehat.

B. Kekuatan Hukum Mengikat Kesepakatan Pembatasan Radius Penjemputan Ojek Online Perspektif Hukum Perdata

Rumusan masalah kedua bergeser ke ranah hukum perikatan untuk mengkaji secara preskriptif mengenai legalitas, keabsahan konstitusional, serta kekuatan mengikat dari kesepakatan pembatasan radius penjemputan atau “zona merah” dalam perspektif Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Dalam berbagai peristiwa ketegangan sosial di kawasan stasiun di wilayah Jabodetabek, seperti Stasiun Tangerang, Stasiun Depok Baru, hingga Stasiun Cimekar, kesepakatan terkait pembagian zona ini umumnya tidak lahir melalui mekanisme legislasi formal, melainkan melalui proses mediasi informal antara pengurus ojek pangkalan dan perwakilan pengemudi ojek online setempat. Menariknya, proses mediasi tersebut kerap difasilitasi atau setidaknya dibiarkan oleh aparat kepolisian sektor maupun pemerintah tingkat kecamatan atau kelurahan dengan alasan pragmatis, yakni menjaga ketertiban dan mencegah konflik terbuka seperti bentrokan atau aksi kekerasan massal. Dalam konteks ini, muncul pertanyaan yuridis yang mendasar: apakah kesepakatan semacam itu memiliki kekuatan mengikat secara umum (*erga omnes*), atau setidaknya sah dan mengikat bagi para pihak yang terlibat secara langsung (*inter partes*)?

Untuk menguji daya hidup dan validitas suatu perjanjian, dokumen kesepakatan zonasi tersebut harus dikuliti menggunakan anatomi fundamental Hukum Perikatan sebagaimana diatur rigid dalam ranah Buku III KUHPerdata, bersandar esensial pada ketentuan syarat sahnya suatu perjanjian yang termaktub dalam Pasal 1320 KUHPerdata. Pasal 1320 menentukan doktrin mutlak bahwa sebuah perjanjian hanya diakui sah dan memiliki daya paksa yang mengikat apabila memenuhi empat syarat kumulatif tak terpisahkan, yakni:⁸

1. Kesepakatan (Konsensus) mereka yang mengikatkan dirinya (Syarat Subjektif)
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan secara yuridis (Syarat Subjektif)
3. Suatu hal tertentu atau objek perjanjian yang jelas (Syarat Objektif)
4. Suatu sebab (*causa*) yang halal, legal, dan patut (Syarat Objektif).

Jika dianalisis dari sudut syarat subjektif pertama, yakni adanya kesepakatan, realitas di lapangan menunjukkan bahwa unsur ini kerap tercemar karena persetujuan tersebut sering kali

⁸ Ketentuan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek).

terbentuk di bawah tekanan massa, ancaman kekerasan, serta dominasi kekuatan fisik (unsur *dwang* atau paksaan). Kondisi demikian menyebabkan kehendak para pihak menjadi tidak bebas, sehingga kesepakatan yang dihasilkan pada dasarnya mengandung cacat kehendak dan bertentangan dengan prinsip konsensualisme. Sementara itu, dari sisi syarat subjektif kedua mengenai kecakapan, paguyuban ojek di kawasan stasiun umumnya hanya berupa kelompok informal yang tidak memiliki status badan hukum yang diakui secara resmi, sehingga kedudukan hukumnya untuk mewakili seluruh ojek pangkalan, apalagi mengikat pihak ojek online, menjadi lemah, prematur, dan berpotensi cacat secara hukum.

Meski demikian, kelemahan paling mendasar yang menggugurkan keabsahan perjanjian ini justru terletak pada syarat objektif keempat, yaitu adanya “sebab yang halal”. Merujuk pada ketentuan Pasal 1337 KUHPerdara, suatu sebab dianggap tidak sah apabila bertentangan dengan hukum positif, norma kesusilaan, maupun ketertiban umum.⁹ Dalam konteks ini, sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, isi pokok dari kesepakatan pembatasan radius penjemputan yang dibentuk oleh paguyuban di kawasan stasiun pada dasarnya merupakan bentuk nyata dari praktik pembagian wilayah. Konsekuensinya, perjanjian tersebut secara langsung bertentangan dengan ketentuan Pasal 9 dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, sehingga tidak memenuhi syarat *causa* yang halal.

Karena pada hakikatnya substansi kesepakatan zonasi tersebut bertentangan secara langsung dengan ketentuan hukum publik di bidang anti-monopoli yang bersifat memaksa (*dwingend recht*), maka perjanjian tersebut tidak dapat dianggap memiliki sebab yang halal. Dalam doktrin dan yurisprudensi hukum perdata di Indonesia, apabila salah satu syarat objektif dalam Pasal 1320 KUHPerdara, baik mengenai objek tertentu maupun sebab yang halal, tidak terpenuhi, maka konsekuensi hukumnya bersifat tegas, yaitu perjanjian tersebut dinyatakan batal demi hukum (*nietig/void ab initio*) sejak awal terbentuknya.

Makna dari istilah “batal demi hukum” menunjukkan bahwa sejak saat pertama kesepakatan tersebut dibuat, baik melalui pernyataan lisan maupun dituangkan dalam dokumen tertulis, hukum menganggapnya tidak pernah ada dan tidak pernah melahirkan akibat hukum apa pun.¹⁰ Dengan kata lain, perjanjian tersebut diposisikan seolah-olah tidak pernah terbentuk, sehingga tidak memiliki kekuatan mengikat sama sekali dan dapat dianalogikan seperti kertas

⁹ Ketentuan Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek).

¹⁰ Albrian and Alhafnawi, “The Legal Nature of the Lease Contract.”

kosong tanpa nilai hukum. Konsekuensinya, tidak ada pihak mana pun dalam struktur ketatanegaraan, baik aparat kepolisian, dinas perhubungan daerah, maupun kelompok ojek pangkalan yang mengklaim wilayah tertentu, yang berwenang menuntut pelaksanaan isi perjanjian, memberlakukan aturan zonasi, atau menjatuhkan sanksi berdasarkan kesepakatan yang sejak awal telah cacat dan tidak sah secara hukum.

Tinjauan akademis selanjutnya tidak dapat dilepaskan dari pembahasan mengenai asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract* atau *partij autonomie*) yang menjadi prinsip fundamental dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdota. Ketentuan ini menegaskan doktrin *pacta sunt servanda*, yakni bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Pada dasarnya, asas ini memberikan ruang otonomi yang luas bagi subjek hukum untuk secara bebas merancang dan menentukan isi perjanjian guna mengatur hubungan keperdataan mereka. Dengan demikian, hukum mengakui bahwa lahirnya kewajiban kontraktual bersumber dari kehendak bebas para pihak yang terlibat.¹¹

Namun demikian, dalam perkembangan doktrin hukum modern, kebebasan berkontrak tidak dipandang sebagai kebebasan yang absolut tanpa batas. Pemikiran para ahli hukum nasional seperti R. Subekti, Sutan Remy Sjahdeini, dan Ridwan Khairandy menegaskan bahwa pelaksanaannya tetap dibatasi oleh norma kepatutan yang hidup dalam masyarakat, hukum kebiasaan, serta ketentuan peraturan perundang-undangan yang bersifat memaksa. Dalam konteks ini, kesepakatan mengenai pemberlakuan zona merah di area fasilitas sosial dan fasilitas umum stasiun jelas telah melampaui batas-batas tersebut, karena secara nyata mengganggu bahkan menghambat berlangsungnya mekanisme persaingan usaha yang sehat dan terstruktur dalam perekonomian.

Kelemahan paling mendasar dari konstruksi kesepakatan zonasi ojek di ruang publik terletak pada pelanggaran terhadap Asas Kepribadian Perjanjian, atau yang dalam literatur Anglo-Saxon dikenal sebagai *privity of contract*. Asas ini secara tegas diatur dalam Pasal 1315 juncto Pasal 1340 KUHPerdota, yang menegaskan bahwa suatu perjanjian hanya mengikat para pihak yang membuatnya. Dengan demikian, perjanjian tidak boleh menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga, maupun memberikan keuntungan kepada pihak di luar para pihak yang terlibat secara langsung.

¹¹ Susanti, "Kepastian Hukum Penerapan Asas Kebebasan Berkontrak Dalam Sebuah Perjanjian Baku Ditinjau Berdasarkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata."

Dalam konteks berbagai konflik yang kerap terjadi di titik-titik transportasi di kawasan Jabodetabek, seperti insiden di Stasiun Pondok Ranji, eskalasi di Stasiun Cimekar, hingga kericuhan di Stasiun Depok Baru, pihak-pihak yang mengklaim mewakili dan menyepakati pembagian wilayah sering kali tidak memiliki legitimasi yang jelas. Dalam praktiknya, perusahaan aplikasi ojek online sebagai entitas berbadan hukum yang sah hampir tidak pernah secara resmi terlibat untuk mengakui atau memberikan legitimasi terhadap kesepakatan zonasi tersebut. Akibatnya, kesepakatan yang ada umumnya hanya dibentuk secara informal, baik melalui lisan maupun dokumen sederhana yang dibuat oleh sejumlah individu seperti pengurus komunitas atau koordinator lapangan pengemudi setempat, tanpa landasan hukum yang kuat.

Berdasarkan ketentuan tegas dalam Pasal 1340 KUHPdata, suatu kesepakatan yang dibuat oleh sekelompok kecil individu tidak memiliki kekuatan hukum untuk mengikat pihak lain di luar para pembuatnya. Dengan demikian, kompromi informal yang dibentuk oleh komunitas terbatas tersebut tidak mempunyai legitimasi untuk secara sah mengikat ratusan ribu pengemudi ojek online di tingkat nasional yang berada di luar lingkup dan yurisdiksi mereka. Bagi para pengemudi dari luar komunitas tersebut, kesepakatan itu pada dasarnya tidak memiliki konsekuensi hukum apa pun, sehingga tidak menimbulkan kewajiban, baik secara moral maupun finansial, untuk dipatuhi.¹²

Pelanggaran terhadap asas kepribadian perjanjian (*privity of contract*) justru menimbulkan dampak paling serius pada stabilitas sosial konsumen, khususnya jutaan komuter pengguna layanan transportasi publik seperti kereta api dan bus di wilayah Jabodetabek. Dalam konstruksi ini, para penumpang merupakan “pihak ketiga” yang sama sekali tidak dilibatkan dalam proses perundingan maupun penetapan batas zona merah tersebut. Namun secara ironis, hak-hak keperdataan mereka, termasuk kenyamanan layanan dan kebebasan memilih jasa sesuai dengan ketentuan perlindungan konsumen, justru terbatas secara sistematis oleh kesepakatan eksklusif yang bersifat membatasi wilayah tersebut. Dampaknya, konsumen sering kali dipaksa berjalan cukup jauh sambil membawa barang untuk keluar dari area larangan demi dapat menggunakan layanan ojek online, atau bahkan menghadapi tekanan psikologis dan intimidasi ketika mencoba memesan layanan secara langsung di area stasiun.

Berdasarkan keseluruhan analisis yang telah dilakukan, meliputi pengujian doktrinal, penelaahan norma perikatan, serta perbandingan dengan realitas empiris di lapangan, dapat

¹² Septiyanto, Sriwidodo, and Mustofa, “Implementasi Perjanjian Hubungan Kemitraan Antara Pengemudi Dan Perusahaan Jasa Angkutan.”

ditarik kesimpulan tegas bahwa kesepakatan informal terkait pembatasan radius penjemputan ojek online di ruang publik strategis tidak memiliki dasar, legitimasi, maupun kekuatan mengikat dalam hukum perdata, baik secara umum maupun terhadap para pihak tertentu. Secara substansial, lahirnya kesepakatan tersebut lebih dipengaruhi oleh relasi kuasa, tekanan kolektif, serta praktik intimidasi dan dominasi kelompok tertentu dalam mempertahankan kontrol wilayah, bukan berdasarkan prinsip-prinsip hukum perikatan yang sah dan beradab. Oleh karena itu, dokumen kesepakatan yang kerap muncul dari proses informal tersebut secara hukum harus dikualifikasikan sebagai perjanjian yang batal demi hukum. Ketidakabsahan ini berakar pada tidak terpenuhinya syarat objektif berupa *causa* yang halal, mengingat substansinya bertentangan dengan ketentuan hukum persaingan usaha yang bersifat imperatif. Selain itu, kesepakatan tersebut juga melanggar asas kepribadian perjanjian karena menimbulkan dampak langsung terhadap pihak ketiga, yakni masyarakat konsumen dan para pengemudi ojek online di luar kesepakatan, sehingga secara nyata merugikan hak-hak mereka sebagai subjek hukum yang seharusnya dilindungi.

C. Perbandingan Penghasilan Ojek Online dan Ojek Pangkalan di Area Stasiun

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis terhadap beberapa pengemudi ojek online dan ojek pangkalan di area stasiun, ditemukan adanya perbedaan penghasilan yang dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, jumlah penumpang, serta sistem pelayanan yang digunakan. Kehadiran transportasi berbasis aplikasi memberikan perubahan terhadap pola masyarakat dalam memilih jasa transportasi, khususnya di kawasan stasiun yang menjadi pusat mobilitas masyarakat. Pengemudi ojek online pada umumnya memperoleh pendapatan yang relatif lebih tinggi dibandingkan ojek pangkalan. Hal tersebut disebabkan karena ojek online memiliki kemudahan akses melalui aplikasi, tarif yang telah ditentukan secara otomatis, serta adanya promosi dan bonus dari perusahaan aplikasi. Berdasarkan hasil wawancara, penghasilan pengemudi ojek online berkisar antara Rp150.000 hingga Rp250.000 per hari tergantung jumlah order, kondisi cuaca, jam operasional, serta tingkat keramaian penumpang di area stasiun. Akan tetapi, pendapatan tersebut belum termasuk pengurangan biaya operasional seperti bahan bakar dan potongan aplikasi. Di sisi lain, pengemudi ojek pangkalan memperoleh pendapatan rata-rata sekitar Rp80.000 hingga Rp150.000 per hari. Penghasilan tersebut bergantung pada jumlah penumpang yang datang langsung ke pangkalan ojek di sekitar stasiun. Menurut hasil wawancara, sebagian pengemudi ojek pangkalan mengalami

penurunan jumlah pelanggan sejak hadirnya ojek online karena masyarakat cenderung memilih layanan yang lebih praktis dan mudah diakses melalui telepon genggam.

Meskipun demikian, ojek pangkalan masih memiliki pelanggan tertentu, terutama penumpang yang tidak menggunakan aplikasi atau lebih nyaman melakukan transaksi secara langsung. Selain itu, pengemudi ojek pangkalan umumnya lebih mengenal kondisi lingkungan sekitar stasiun sehingga tetap dipercaya oleh sebagian masyarakat. Perbedaan penghasilan tersebut menunjukkan bahwa perkembangan teknologi memberikan dampak terhadap persaingan usaha di bidang transportasi. Dalam perspektif hukum perdata, persaingan usaha antara ojek online dan ojek pangkalan pada dasarnya merupakan bentuk kebebasan berusaha selama dilakukan secara sehat dan tidak menimbulkan kerugian maupun perbuatan melawan hukum terhadap pihak lain.

ASPEK	OJEK ONLINE	OJEK PANGKALAN
Rata-rata Penghasilan per Hari	Ditentukan aplikasi (sekitar Rp.150.000 - Rp.250.000)	Menunggu penumpang di pangkalan sekitar stasiun (Rp.80.000 - Rp.150.000)
Sistem Pemesan	Melalui aplikasi Ojek Online terkait	Langsung dan menunggu penumpang di pangkalan sekitar stasiun
Penentuan Tarif	Ditentukan dengan seberapa jauh jarak yang akan ditempuh dan apa layanan yang akan dipilih.	Tawar menawar secara langsung di area stasiun
Jumlah Penumpang	Relatif lebih banyak dikarenakan teknologi semakin canggih	Lebih terbatas dan sedikit
Potongan Pendapatan	Dipotong dari aplikasi (biaya pajak layanan).	Tidak ada potongan aplikasi
Faktor Yang Mempengaruhi Penghasilan	Ramai dan tidaknya orderan yang masuk dan lokasi/tempat ramainya orderan.	Jumlah penumpang dan lokasi pangkalan
Kondisi Persaingan	Persaingannya hanya sesama ojek online yang berbeda aplikasi. Contohnya Gojek	Berkurang/menurunnya pendapatan akibat hadirnya ojek online

ASPEK	OJEK ONLINE	OJEK PANGKALAN
Rata-rata Penghasilan per Hari	Ditentukan aplikasi (sekitar Rp.150.000 - Rp.250.000)	Menunggu penumpang di pangkalan sekitar stasiun (Rp.80.000 - Rp.150.000)
Sistem Pemesan	Melalui aplikasi Ojek Online terkait	Langsung dan menunggu penumpang di pangkalan sekitar stasiun
Penentuan Tarif	Ditentukan dengan seberapa jauh jarak yang akan ditempuh dan apa layanan yang akan dipilih.	Tawar menawar secara langsung di area stasiun
Jumlah Penumpang	Relatif lebih banyak dikarenakan teknologi semakin canggih	Lebih terbatas dan sedikit
Potongan Pendapatan	Dipotong dari aplikasi (biaya pajak layanan).	Tidak ada potongan aplikasi
	dengan Grab.	

D. Kelebihan dan Kekurangan Ojek Online dan Ojek Pangkalan

JENIS OJEK	KELEBIHAN	KEKURANGAN
Ojek Online	Tarif jelas, mudah dipesan melalui aplikasi, tersedia fitur lokasi dan keamanan	Penghasilan dipotong aplikasi, tergantung internet, persaingan tinggi
	Memiliki kebijakan layanan perlindungan baik untuk konsumen maupun drivernya, dengan ini dapat menjamin hak dan kepastian hukum bagi kedua belah pihak.	Tidak mencakup ke daerah-daerah terpencil karena keterbatasan layanan di beberapa wilayah.

Ojek Pangkalan	Tidak menggunakan aplikasi, lebih mengenal area sekitar stasiun, tidak ada potongan aplikasi	Tarif sering tidak pasti, pelanggan lebih sedikit, kalah bersaing dalam teknologi
	Lebih mudah ditemukan di beberapa daerah terpencil.	Tidak memiliki kebijakan layanan perlindungan konsumen maupun drivernya.

Berdasarkan uraian tersebut, persaingan antara ojek online dan ojek pangkalan di area stasiun menunjukkan adanya perubahan pola masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi. Ojek online dinilai lebih unggul dalam kemudahan dan teknologi, sedangkan ojek pangkalan masih mempertahankan sistem konvensional. Dalam perspektif hukum perdata, persaingan usaha tersebut pada dasarnya diperbolehkan selama tidak menimbulkan kerugian maupun perbuatan melawan hukum terhadap pihak lain.

E. Bukti Hasil Wawancara

- Pada Gambar pertama ini merupakan bukti wawancara dengan pihak driver Ojek Online, serta bukti pelayanan menggunakan ojek online.



- Bukti selanjutnya merupakan bukti nyata hasil wawancara dengan pengemudi Ojek Pangkalan (Opang)



F. Upaya yang Dapat Dilakukan Oleh Pemerintah terhadap Persaingan Usaha antara Ojek Online dan Ojek Pangkalan Stasiun Ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata

Persaingan usaha antara ojek online dan ojek pangkalan di area stasiun merupakan dampak dari perkembangan teknologi di bidang transportasi. Kehadiran ojek online memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam memperoleh layanan transportasi, namun di sisi lain juga menimbulkan persaingan dengan ojek pangkalan yang menggunakan sistem konvensional. Oleh karena itu, pemerintah memiliki peran penting dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat, adil, dan tidak merugikan salah satu pihak. Salah satu upaya yang dapat dilakukan pemerintah adalah dengan membuat pengaturan yang jelas mengenai operasional transportasi online dan transportasi konvensional di area stasiun. Pengaturan tersebut dapat berupa penentuan titik penjemputan dan penurunan penumpang agar tidak terjadi konflik antara pengemudi ojek online dan ojek pangkalan. Selain itu, pemerintah juga dapat melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap para pengemudi agar tercipta hubungan yang tertib dan saling menghormati dalam menjalankan usaha. Pembinaan tersebut dapat dilakukan melalui sosialisasi mengenai etika persaingan usaha, ketertiban umum, serta pentingnya menjaga keamanan dan kenyamanan penumpang.

Upaya lainnya adalah memberikan perlindungan hukum yang seimbang bagi kedua belah pihak. Dalam perspektif hukum perdata, setiap pelaku usaha memiliki hak untuk menjalankan pekerjaannya selama tidak melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Oleh karena itu, pemerintah perlu mencegah adanya tindakan intimidasi, pemaksaan, ataupun penguasaan wilayah tertentu yang dapat merugikan pihak lain.

Pemerintah juga dapat mendorong kerja sama antara pengemudi ojek online dan ojek pangkalan melalui kebijakan yang mendukung persaingan usaha secara sehat. Dengan adanya kerja sama dan pengaturan yang baik, diharapkan konflik antara kedua pihak dapat diminimalisir sehingga tercipta ketertiban dan keseimbangan dalam pelayanan transportasi di area stasiun. Dengan demikian, peran pemerintah sangat diperlukan dalam mengatur, mengawasi, dan memberikan perlindungan hukum terhadap persaingan usaha antara ojek online dan ojek pangkalan agar tercipta keadilan, ketertiban, serta kepastian hukum bagi seluruh pihak.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yuridis yang mencakup aspek persaingan usaha serta kajian hukum perdata terhadap konflik antara ojek online dan ojek pangkalan, dapat disimpulkan bahwa praktik pembatasan zonasi atau “zona merah” tidak dapat dikategorikan sebagai bentuk persaingan usaha yang sehat. Dalam perspektif Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, tindakan berupa pelarangan kolektif dan pembagian wilayah merupakan pelanggaran terhadap Pasal 9 yang secara inheren termasuk dalam kategori per se illegal, karena secara langsung meniadakan mekanisme persaingan bebas serta merugikan posisi konsumen. Namun demikian, jika dilihat lebih luas, resistensi dari ojek pangkalan juga dipengaruhi oleh faktor struktural, khususnya praktik predatory pricing yang dilakukan oleh perusahaan aplikasi ojek online melalui penetapan tarif di bawah biaya normal, sehingga menciptakan ketidakseimbangan dalam pasar. Di sisi lain, dari sudut pandang hukum perdata, kesepakatan informal terkait pembatasan radius penjemputan di kawasan stasiun tidak memiliki kekuatan mengikat, baik secara umum maupun antar pihak, dan secara hukum harus dinyatakan batal demi hukum sejak awal. Hal ini disebabkan karena tidak terpenuhinya syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata, terutama terkait tidak adanya causa yang halal akibat bertentangan dengan ketentuan hukum anti-monopoli yang bersifat imperatif, serta adanya indikasi cacat kehendak karena unsur paksaan. Selain itu, kesepakatan tersebut juga bertentangan dengan asas kepribadian perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1315 juncto Pasal 1340 KUHPerdata, karena dibuat oleh kelompok informal yang tidak memiliki kewenangan untuk mengikat pihak lain di luar kesepakatan, dan pada praktiknya justru merugikan hak-hak pihak ketiga, yakni masyarakat sebagai konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Albnian, Ahmad Awwad, and Mosab Fawzi Ahmed Alhafnawi. "The Legal Nature of the Lease Contract," January 1, 2026, 1229–41. https://doi.org/10.1007/978-3-031-95310-1_91.
- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek). Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Balai Pustaka.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817.
- Khairiyyah, Fitriani Hasna, Siti Syabanti, Jacobus Jopie Gilalo, and R. Yuniar Anisa Ilyanawati. "Analisis Pendekatan Rule of Reason Dan per Se Illegal Dalam Menghadapi Persaingan Usaha." *Karimah Tauhid* 2, no. 3 (June 5, 2023): 708–12. <https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v2i3.8832>.
- Marwah, Marwah. "The Predatory Pricing Practice: The Challenges of Business Competition Law on Ride-Hailing Tariff's War." *Jurnal Akta* 9, no. 4 (December 24, 2022): 425. <https://doi.org/10.30659/akta.v9i4.25511>.
- Putri, Utari Meridha, Muryanto Amin, and Warjio Warjio. "Development of Online Transportation Services: Effectiveness and Efficiency of The Grabbike Applications for Society in Medan City." *International Journal of Research In Business and Social Science* 8, no. 4 (July 3, 2019): 71–78. <https://doi.org/10.20525/IJRBS.V8I4.286>.
- Romadhon, Faisal Ali, dan Sumarwoto. "Tinjauan Hukum Perdata Tentang Persaingan Usaha Tidak Sehat Pada Dunia Digital." *Indonesian Journal of Islamic Jurisprudence, Economic and Legal Theory* 2, no. 3 (September 2024): 1417–1424.
- Septiyanto, Hardi, Joko Sriwidodo, and Marni Mustofa. "Implementasi Perjanjian Hubungan Kemitraan Antara Pengemudi Dan Perusahaan Jasa Angkutan." *Salam* 9, no. 5 (August 11, 2022): 1495–1510. <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v9i5.27606>.
- Susanti, Nia. "Kepastian Hukum Penerapan Asas Kebebasan Berkontrak Dalam Sebuah Perjanjian Baku Ditinjau Berdasarkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata." *Indragiri Law Review* 2, no. 2 (August 31, 2024): 33–39. <https://doi.org/10.32520/ilr.v2i2.32>.

Susanto, Is, Maya Meilia, and Darania Anisa. “Persaingan Usaha Tidak Sehat Di Indonesia Menurut Hukum Ekonomi Islam Dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat” 3, no. 2 (November 11, 2019): 80–101. <https://doi.org/10.35448/JIEC.V3I2.6593>.